COMPAÑÍAS PRIVILEGIADAS DE COMERCIO CON AMÉRICA Y CAMBIO POLÍTICO (1706-1765)

2005

Margarita Eva Rodríguez García

Estudios de Historia Económica
N.º 46

BANCO DE **ESPAÑA**

El Banco de España, al publicar esta serie, pretende facilitar la difusión de estudios de interés que contribuyan al mejor conocimiento de la economía española.

Los análisis, opiniones y conclusiones de estas investigaciones representan las ideas de los autores, con las que no necesariamente coincide el Banco de España.

El Banco de España difunde todos sus informes y publicaciones periódicas a través de la red Internet en la dirección http://www.bde.es

ISSN: 0213-2702 (edición impresa)
ISSN: 1579-8682 (edición electrónica)
Depósito legal: M. 42247-2005
Imprenta del Banco de España

COMPAÑÍAS PRIVILEGIADAS DE COMERCIO CON AMÉRICA Y CAMBIO POLÍTICO (1706-1765)

Margarita Eva Rodríguez García

Estudios de Historia Económica, n.º 46
2005

A doña Pilar Pérez Cantó,

catedrática de Historia Moderna de la Universidad Autónoma de Madrid

Agradecimientos

Compañías de comercio con América, flotas que se dirigen, cargadas de mercancías, hacia América..., ¿hacia dónde si no? Desde que asistía a las clases de la profesora Pilar Pérez Cantó, en la Universidad Autónoma de Madrid, mis pensamientos en el campo de la investigación histórica se han dirigido siempre hacia América Latina. Ella me fue llevando hacia el Perú a través de las crónicas andinas, y de su Guaman Poma de Ayala, cronista indígena; más tarde a la Argentina, y siempre hacia América. Solo por abrirme las puertas del americanismo, que tantas satisfacciones me ha dado, le estaría agradecida. Pero además, en este trabajo, como antes en otros, la metodología utilizada y el enfoque con el que se analizan los textos le deben mucho a su manera de hacer Historia. Su apoyo y colaboración activa en la elaboración de este trabajo han ido, como siempre, mucho más allá de lo profesional, y a ella le he querido dedicar este trabajo. Por todo, gracias.

El presente trabajo se ha podido realizar gracias a la ayuda de una beca para la elaboración de investigaciones en Historia Económica, concedida por el Banco de España. Agradezco muy sinceramente la posibilidad que me ha brindado esta institución, y quisiera destacar la amabilidad y generosa disposición que han mostrado en todo momento sus representantes. Le estoy especialmente agradecida a Pedro Tedde de Lorca, por su atenta lectura del manuscrito y los comentarios al mismo.

Finalmente, quisiera agradecer a María Jesús Matilla Quizá sus sugerencias y apoyo en el momento de la elaboración del proyecto, y al profesor Daniel Pageaux por cederme importantes volúmenes de su biblioteca, que me han sido de mucha utilidad. Gracias también al personal de la Biblioteca del Palacio Real de Madrid, de la cual proceden la mayor parte de las fuentes que he utilizado, por todas las facilidades que con simpatía me brindaron para la realización práctica del trabajo.

ÍNDICE

1 Introducción

Durante la primera mitad del siglo XVIII, los proyectos de creación de compañías privilegiadas para el comercio con América, especialmente aquellos que fueron presentados a partir de la tercera década de la centuria, encontraron un contexto favorable a su recepción. La mayoría de los políticos consideraban que debían introducirse importantes modificaciones en el sistema mercantil que había imperado hasta entonces en la Carrera de Ultramar; la creación de compañías privilegiadas fue una de las opciones planteadas por los reformistas, pero no la única. Hubo también partidarios de habilitar un mayor número de puertos al comercio directo con América, en una progresiva flexibilización y liberalización del régimen mercantil, e incluso fueron muchos los que sugirieron la posibilidad de mantener el régimen de Flotas y Galeones, aunque mejorando su funcionamiento e introduciendo algunas reformas.

En cualquier caso, las deliberaciones sobre la necesidad de introducir reformas importantes en el comercio, y hasta las propuestas de crear compañías privilegiadas, fueron anteriores al siglo XVIII. Los objetivos perseguidos por los proyectistas que reflexionaron sobre el comercio americano evolucionarán, como veremos, de forma paralela a la doctrina económica, pero ya desde el siglo XVII se sentía la necesidad de introducir cambios importantes en el funcionamiento del monopolio indiano.

Un hito importante lo constituyó la fundación de una *Junta de Comercio* en 1679, en la que se examinaron informes y proyectos que buscaban reactivar la vida económica española. El comercio trasatlántico ocupó un papel importante en las discusiones, y se planteó ya, entre las posibles reformas, la posibilidad de implantar el modelo de compañía mercantil que venía funcionando en Inglaterra, Francia y Holanda. Sin embargo, habría que esperar a la década de 1740 para que las autoridades españolas consideraran seriamente la posibilidad de introducir cambios sustanciales en el sistema de comercio español, acudiendo hasta entonces a reformas parciales del sistema de flotas que no modificaban sustancialmente su funcionamiento. Conviene por ello prestar atención al contexto que en las décadas anteriores impidió la modificación del sistema precedente, así como el que desde la segunda década del siglo XVIII permitiría la recepción favorable de las propuestas de creación de compañías.

Hasta 1700 las condiciones de funcionamiento del régimen de Flotas y Galeones estuvieron determinadas en gran medida por los intereses del Consulado sevillano. Creado para resolver los litigios entre los mercaderes de la Casa de Contratación, el Consulado fue arrebatándole poder a esta institución, que poco a poco dejó de vigilar el cumplimiento de las leyes y perdió su papel como valedora de los deseos de la Corona, para pasar a representar fundamentalmente los intereses de cargadores y armadores[1].

El ascendiente que alcanzó el Consulado sobre la Carrera de Indias fue el resultado tanto de su contribución a la financiación de la citada Carrera, como de su labor como prestamista de la Monarquía. La política de la Corona de arrendar el cobro de algunos de los más importantes impuestos que gravaban el comercio americano, para asegurarse entradas regulares con las que sanear la Hacienda Real, disminuyó el control de los intercambios en las aduanas, otorgando al Consulado, a cargo de los impuestos más importantes, la capacidad de imponer al tráfico indiano las condiciones que le eran más ventajosas[2].

---

1. Enriqueta Vila Vilar, «El poder del Consulado sevillano y los hombres del comercio del siglo XVII: una aproximación», en Enriqueta Vila Vilar y Allan Kuethe (eds.), *Relaciones de poder y comercio colonial,* Escuela de Estudios Hispano-Americanos, CSIC, Sevilla, 1999, pp. 275-336; Allan Kuethe, «El fin del monopolio: los Borbones y el consulado andaluz», en op. cit., pp. 35-66, y Carlos Álvarez Nogal, «Finanzas y comercio en la España del siglo XVII: la crisis de la avería», en J. Antonio Armillas (ed.), *VII Congreso Internacional de Historia de América,* Diputación General de Aragón, Zaragoza, 1998, vol. III, pp. 1365-1374. **2.** La historiografía ha destacado la importancia que tuvo el hecho de que la Corona pusiera en manos del Consulado el asiento de avería. Sobre este aspecto se puede consultar el trabajo de Carlos Álvarez Nogal, citado en la nota anterior.

En todo caso, la consecuencia a finales del siglo XVII del poder alcanzado por el gremio de comerciantes fue la preservación del régimen de puerto único en beneficio del comercio andaluz, a pesar de que este no garantizaba ya el fin para el que supuestamente había sido creado: asegurar a la Corona y a sus súbditos castellanos el monopolio del comercio americano, así como el tráfico regular entre la Península y los Reinos de Indias, y procurar un adecuado control de los impuestos al comercio. En opinión de Enriqueta Vila Vilar, el pacto «de hecho» entre la Corona y el Consulado fue la principal versión en la Península de la alianza que las monarquías europeas venían estableciendo con los grupos económicos en ascenso[3].

Junto al papel desempeñado por el Consulado, o más bien en estrecha relación con esta institución, tenían también un importante rol, como elemento paralizador de las reformas mercantiles, los intereses de las naciones extranjeras en América, y sobre todo los de sus grupos industriales y mercantiles. Estos últimos accedían al mercado americano a través de Sevilla o directamente mediante el contrabando, y no estaban interesados en una variación sustancial del sistema de comercio español con sus colonias. A partir de la segunda mitad del siglo XVII, la voluntad de las principales potencias de establecer unas condiciones de comercio ventajosas respecto al resto de las naciones jugaría un papel importante en las relaciones diplomáticas. La posición debilitada de España en el concierto internacional pesaba en su contra, y vería cómo su política económica quedaba en parte hipotecada en los tratados de comercio establecidos con otras naciones durante las últimas décadas del siglo XVII[4]. Esta sería casi siempre la tónica durante la primera mitad del siglo XVIII.

De hecho, la Guerra de Sucesión y las condiciones establecidas en los tratados de Utrecht y los que siguieron en años sucesivos agravaron la situación del comercio español, limitando las posibilidades de emprender reformas contundentes en el sistema mercantil.

Los intereses mercantiles de las naciones participantes en la Guerra de Sucesión, que tan importante papel jugaron en los acuerdos de paz, aparecían ya entre las causas que motivaron el estallido del conflicto. Al iniciarse el siglo XVIII, a Inglaterra, como se ha señalado repetidamente, le interesaba más el poder en el mar y la hegemonía en el comercio, que los problemas territoriales y dinásticos relacionados con proyectos de hegemonía continental que preocupaban al resto de las potencias europeas.

Inglaterra, temerosa de que la subida de un Borbón al trono de España abriera a Francia las puertas del comercio con las Indias Occidentales, arrebatándole los beneficios que junto a Holanda venía disfrutando, desde sus posesiones en las Antillas, se decidió a apoyar al candidato Habsburgo, para buscar luego una paz que, estableciendo un equilibrio entre los diferentes poderes continentales, le permitiera consolidar su papel en el comercio ultramarino.

Los ingleses no se equivocaban al imaginar cuáles eran las pretensiones francesas sobre el monopolio mercantil hispano. Efectivamente, a lo largo del conflicto, Francia se convirtió en la principal beneficiaria del comercio ilegal en América del Sur, amparándose para ello en el «Asiento de negros» que disfrutaba desde 1701, y en otras concesiones obtenidas durante el conflicto, como la potestad de que sus barcos pudieran practicar un moderado comercio para aprovisionarse de los bastimentos necesarios a su paso por las costas america-

3. Enriqueta Vila Vilar, «El poder del Consulado sevillano», y Fernando Muro Romero, «La reforma del pacto colonial en Indias. Nota sobre instituciones de gobierno y sociedad en el siglo XVII», en *Jahrbuch für Geschichte von Staat Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas,* n.º 19, Colonia, 1982, pp. 47-68. Lo mismo habría ocurrido con los consulados de Lima y de México. Enriqueta Vila Vilar, «Las ferias de Portobelo: Apariencia y realidad del comercio con Indias», *Anuario de Estudios Americanos,* vol. XXXIX, Sevilla, 1982, pp. 275-340; Lutgardo García Fuentes, *El comercio español con América (1650-1700),* Escuela de Estudios Hispano-Americanos, CSIC, Sevilla, 1980, y Carlos Alvárez Nogal, «Finanzas y comercio». Desde otro punto de vista, el envío de las flotas dependía de la colaboración del Consulado. Rocío Caracuel Moyano, «Los mercaderes del Perú y la financiación de los gastos de la Monarquía, 1650-1700», *Actas del XXXVI Congreso Internacional de Americanistas,* vol. IV, Sevilla, 1961, pp. 335-343, y Enriqueta Vila Vilar, «Algo más sobre el fraude en la carrera de Indias: práctica conocida, práctica consentida», *Actas del Congreso Internacional de AHILA,* vol. II, Liverpool, 1998, pp. 27-43. **4.** Jean O. McLachlan, *Trade and Peace with Old Spain. A study of the influence of commerce on Anglo-Spanish Diplomacy in the first half of the eighteenth century,* Nueva York, 1974.

nas. De hecho, la causa del fracaso de la feria de Portobelo de 1708, a cargo de los galeones del conde de Casa Alegre, se debió en parte a la llegada masiva de mercancías que introducían los contrabandistas franceses en la costa del Pacífico, así como al comercio oriental ilegal que desde Nueva España se practicaba al amparo de las actividades del galeón de Manila[5]. La saturación de los mercados, debido a la semi-independencia que el conflicto bélico permitía a los comerciantes americanos, fue también la causa de las dificultades que encontró la flota enviada en 1713. Ya fuera porque se estaban abasteciendo por la vía del contrabando o porque encontraban demasiado caros los productos que llegaban de la Península, a causa de los excesivos derechos impositivos que soportaban, lo cierto es que peruanos y mexicanos se resistían a comprar las mercancías enviadas desde la misma.

Pero, además, Francia intentó aumentar su influencia sobre las condiciones de funcionamiento del comercio indiano e introducir rupturas legales en el régimen de monopolio. A instancia del embajador francés, Michel Jean Amelot, se reunía en 1705 una Junta para el Restablecimiento del Comercio, en la que los asesores franceses, además de intentar conseguir de España la potestad de enviar mercancías a nombre de los comerciantes franceses, siempre y cuando el tráfico se hiciera en barcos españoles, se mostraron partidarios de suprimir las flotas y habilitar nuevos puertos[6].

Aunque las condiciones impuestas en el tratado de Utrecht impedían por el momento realizar reformas importantes[7], los intentos de Francia de obtener una mayor participación en el comercio americano se plasmaron en la presentación de algunas propuestas de creación de compañías privilegiadas, como alternativa al sistema de flotas y galeones. Paralelamente, algunas instituciones mercantiles, como el Consulado de San Sebastián, solicitaban permiso para establecer el comercio directo con los territorios americanos[8]. Se vivía un ambiente reformista, y entre las posibilidades barajadas se encontraba la de la habilitación en la Península de nuevos puertos al comercio indiano.

Por el momento, en los tratados firmados en Utrecht, Gran Bretaña, y en su nombre la Compañía del Mar del Sur, conseguía hacerse con el «Asiento de negros» y el «Navío de permiso», un navío, este último, con potestad para acompañar a la flota cuando acudía a la Feria, cargando 500 toneladas en mercancías. A cambio de esta concesión, Gran Bretaña, como Francia había hecho durante el conflicto, se comprometía a ayudar a España en la defensa del monopolio, garantizándole la restauración de los límites del Imperio español que hubieran sufrido menoscabo. En 1715, y ante la irregularidad de los viajes de las flotas españolas, Gran Bretaña conseguiría, además, que la Compañía del Mar del Sur pudiera viajar sola a América y vender libremente sus mercancías en Cartagena y Portobelo, siempre y cuando hubieran transcurrido cuatro meses desde la fecha prevista para la salida de la flota y el viaje siguiera sin organizarse. En esta concesión, algunos historiadores han visto una estrategia del ministro Alberoni para asegurarse el apoyo de Gran Bretaña, o cuando menos su neutralidad, en el momento en que España iniciara sus campañas italianas. No fue esta la única concesión mercantil que obtuvo Gran Bretaña en 1715. El Tratado de Madrid incluía una serie de cláusulas encaminadas a proteger el comercio británico con la Península. Nuevamente, los impuestos que gravaban la entrada de mercancías británicas quedaban establecidos según las tarifas vigentes durante el reinado de Carlos II, garantizándole un buen mercado. Gran Bretaña pasaba a ser la nación más privilegiada en su comercio con la Península, sus comerciantes no debían pagar mayores tasas que los nativos y se restauraba el privilegio de elegir al *Juez Con-*

---

5. Geoffrey Walker, *Política española y comercio colonial, 1700-1789,* Ariel, Barcelona, 1979, pp. 39-74. **6.** Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715,* Escuela de Estudios Hispano-Americanos, CSIC, Sevilla, 1982. **7.** Sobre este aspecto se puede consultar la obra del marqués de San Miguel de la Vega, *Proyecto y instruccion para inposivilitar los comercios de ingleses en España y América de cuia práctica resultaría no extraigan los caudales de ella,* 1735, BPR, Miscelánea de Ayala, ms. 2819, f. 421. **8.** Montserrat Gárate Ojanguren, *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas,* Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, San Sebastián, 1990.

servador, institución encargada de proteger a los comerciantes ingleses. La petición por parte de la Corona de que hubiera condiciones similares para los comerciantes españoles que comerciaban con Inglaterra fue rechazada, al parecer sin muchos miramientos[9].

Retornando al «Asiento», en opinión de Geoffrey Walker, más allá del contrabando que los ingleses practicaban al amparo del mismo, la concesión del «Navío de permiso» implicaba «una relajación sin precedentes de los principios estrictos que durante siglos habían mantenido alejado del imperio español en América a todo comerciante», puesto que ahora podían comerciar legalmente con los súbditos americanos de la Corona española[10]. Y aún peor, España se comprometía a «restablecer el referido comercio en conformidad y en pie de los antiguos tratados y leyes fundamentales de España tocantes a las Indias»[11], lo que significaba el mantenimiento del sistema de Flotas y Galeones y el régimen de puerto único, al menos durante treinta años. Era este el lógico complemento a los acuerdos anteriores, puesto que, en el mantenimiento del sistema tradicional de comercio, Gran Bretaña encontraba las mejores oportunidades para que sus operaciones mercantiles, practicadas ahora legalmente en América, aunque con desviaciones ilícitas, obtuvieran sustanciosos beneficios.

Se ha señalado que las ventajas obtenidas por Gran Bretaña terminaron por decidir al equipo de gobierno acerca de la necesidad de emprender algunas reformas, que, sin faltar a lo establecido en Utrecht, permitieran a los comerciantes peninsulares enfrentarse a la competencia inglesa en mejores condiciones.

Aunque finalizada la guerra, los intereses españoles en Italia postergarían aún unos años la introducción de reformas, a excepción de algunas reducciones fiscales decretadas en 1717 para facilitar la exportación de productos agrícolas o de los paños realizados con hilo de Flandes. La presencia del «Navío de permiso» en el mercado americano impulsó la elaboración de un nuevo reglamento para el comercio de Indias.

Efectivamente, el Real Proyecto de Flotas y Galeones de 1720 reflejó la voluntad de la nueva dinastía de recuperar el control del comercio, en manos, de hecho, del Consulado andaluz. Esa política se había iniciado ya con Bernardo Tinajero de la Escalera, primer hombre a cargo de la Secretaría de Marina e Indias, establecida en 1714, que persiguió durante su ministerio el restablecimiento de la administración de impuestos al «Estado», la sustitución del sistema de averías —un impuesto en manos del Consulado con el que se venía financiando el mantenimiento de las armadas— por una política nueva de construcción y mantenimiento de navíos, y la implantación de la «vía reservada» como forma prioritaria de comunicación entre la Casa de Contratación y la recién fundada Secretaría de Indias[12]. El traslado en 1717 de la Casa de Contratación a Cádiz y la creación en esa misma ciudad de la Intendencia de Marina o de la Escuela de Guardiamarinas, más allá de los intereses privados que convirtieron Cádiz en el centro neurálgico del comercio americano, respondieron también a la voluntad de los primeros ministros de reasumir el manejo de los asuntos de Indias.

Retornando al Real Proyecto de Flotas y Galeones de 1720, la nueva legislación intentaba incrementar el control del monopolio y estimular el tráfico, mediante medidas fiscales que animaran el comercio y el establecimiento de una fechas fijas de salida y retorno para los navíos y las flotas. Aunque el proyecto de 1720 debe considerarse como algo más que un intento de racionalizar el proceso de cobro de los impuestos, revelando la voluntad del equipo de gobierno de disminuir las cargas impositivas para estimular el comercio y la industria, prima-

---

9. Jean O. McLachlan, *Trade and Peace,* pp. 69. El trabajo de McLachlan enfatiza la importancia que tenía para Inglaterra mantener unas buenas condiciones de comercio con la Península, aspecto este no siempre considerado en los análisis de los conflictos bélicos que enfrentaron a España e Inglaterra durante la primera mitad del siglo XVIII. **10.** Geoffrey Walker, *Política española y comercio colonial,* pp. 95-123. **11.** Citado en Pablo Emilio Pérez-Mallaina Bueno, *Política Naval Española,* p. 271. **12.** Ana Crespo Solana, *La Casa de Contratación y la Intendencia general de la Marina en Cádiz,* Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, Cádiz, 1996, p. 40.

ba en él ante todo la voluntad de aumentar las rentas de la Corona, como lo demuestra el hecho de que José Patiño, artífice del mismo, obligara un poco después a los comerciantes de Andalucía a efectuar operaciones en mercados americanos muy desfavorables, sin más objetivo que el de proporcionar rentas a la Corona.

A nuestro parecer, en el marco de la obligada aceptación de los acuerdos de Utrecht, el nuevo reglamento no solo perseguía el aumento de la navegación y el comercio con las Indias. Las medidas de carácter fiscal incluidas en el mismo buscaban también el incremento del porcentaje de productos españoles en el conjunto de las mercancías transportadas a América, buscando así revertir a favor de España un comercio que tan interesantes beneficios procuraba a los comerciantes extranjeros. Esta orientación, de carácter mercantilista, lejos de resultar incompatible con el crecimiento de la Hacienda Real, contribuía a su engrandecimiento: de las facilidades otorgadas en el reglamento a la exportación de mercancías españolas se esperaba el fomento de la industria y el comercio interior; de la reactivación de ambas actividades, el beneficio de los vasallos y el crecimiento de la población, que en última instancia incrementarían las rentas de la Corona. El propio Gerónimo Uztáriz, convencido de que la ausencia de manufacturas propias era la verdadera causa del pobre papel que España jugaba en el comercio trasatlántico, aunque sin dejar de señalar las limitaciones que la aplicación del reglamento presentaba a la altura de 1725, celebró su implantación, y sobre todo aquellas medidas que ofrecían facilidades a la exportación de las manufacturas locales:

> «En los proyectos precedentes, debaxo de cuyas reglas passaban las Flotas à Nueva España, y bolvían à estos Reynos, antes del año de 1720, se pagaban tan excessivos derechos de todos los frutos del producto de España, y en alguno de sus géneros, que se dificultaba mucho su comercio en las Indias, especialmente el de los frutos, pues recaía este gravamen sobre lo costosos que son sus fletes, por su gran volumen; de modo, que los Vinos, Aguardientes, Azeytes, y otros, satisfacían por derecho de salida para Indias en unos proyectos, desde 30 a 40 por 100 y en otros desde 25 a 30 de cuyo excesso se puede inferir quanto se escaseaba, y aun imposibilitaba el transporte, y trafico de estas, y otras cosas de España a las Indias, en perjuicio de los cosecheros, y otros vasallos de su Majestad; y haviéndose informado su Majestad de estos, y otros inconvenientes, deseoso siempre del mayor alivio de sus súbditos, y del adelantamiento de los Comercios se sirvió establecer el expresado reglamento de 5 de abril de 1720 por el que, no solamente se moderaron de seis á ocho por 100 los derechos de los frutos de España, sino que se aplicaron también otras diversas providencias, para favorecer, y aumentar el tráfico de los generos de estos Reynos en las Flotas, y Galeones, y para su mayor frequencia, y buen gobierno, como se reconoce por los diversos capítulos que incluye»[13].

Autores como Allan Kuethe[14] han señalado que en el *proyecto para galeones y flotas del Perú y Nueva España de 1720* debe verse, además de la confirmación española de su adhesión a las provisiones de Utrecht, entre las que figuraba el compromiso de España de mantener el régimen de Flotas y Galeones, la influencia que seguía manteniendo el Consulado: «el papel histórico del Consulado como financiero de la Corona en los asuntos americanos, con sus préstamos y donativos, y con la ausencia de un sistema bancario nacional, le proveía de un cierto tipo de inmunidad contra cualquier peligro para sus privilegios monopolistas»[15]. En opinión de este mismo autor, las contribuciones del Consulado a la financiación de la Carrera de Indias no eran sino la muestra de la continuidad de la colaboración entre la Corona y el

---

13. Gerónimo de Uztáriz, *Teórica, y practica de comercio y de marina,* cap. XLV, Clásicos Españoles de la Economía, Aguilar, Madrid, 1968, p. 106. **14.** Allan J. Kuethe, «El fin del monopolio», p. 36. **15.** Ibíd., p. 35.

Consulado andaluz, interrumpida durante la primera década, cuando se reflexionaba sobre la forma que la nueva dinastía daría al comercio.

La recuperación de las buenas relaciones se reflejó en el incremento de la capacidad de decisión del Consulado sobre el funcionamiento del tráfico de Indias, hasta el punto de obtener en 1729 la capacidad de designar a quienes podían formar parte del gremio[16]. El buen estado de las relaciones entre la Administración y el Consulado se plasmó en un menor control de las rentas que el Consulado administraba en nombre de la Corona, tales como los derechos de lonja e infantes.

16. Ibíd., p. 42.

2 La compañía comercial como alternativa al régimen de Flotas y Galeones

Las denominadas «compañías de fábrica y comercio», así como las «compañías privilegiadas destinadas al comercio con América», se caracterizaron por contar con un capital social dividido en acciones y requerir la autorización real que sancionaba su creación y aprobaba el régimen de privilegios con el que iban a operar[1]. De tales características se deriva un cierto nivel de intervención por parte de la Corona, tanto en su creación como en su forma de funcionamiento, más importante al parecer en el caso de las compañías dedicadas al comercio de ultramar que en el caso de las compañías de comercio y fábrica peninsulares[2].

En el caso de las compañías destinadas al comercio de Indias, el más importante de los privilegios que disfrutaron casi siempre fue la reserva de un área territorial en la que la compañía podía comerciar con condiciones especiales, previamente establecidas en el reglamento. Las Reales Compañías de Comercio y Fábrica, creadas sobre todo para fomentar el comercio y la producción manufacturera en el interior de la Península, reflejaron en sus reglamentos un carácter monopolístico más acentuado que las que operaban en las Indias[3]. Sin embargo, como han precisado varios autores, en el caso de las compañías creadas para el comercio de ultramar, la obtención de una serie de privilegios para comerciar les permitía imponerse con ventaja sobre el resto de los competidores, aunque formalmente no contaran en todos los casos con el monopolio de las operaciones[4]. De hecho, ni la Real Compañía de la Habana (1740) ni la Real Compañía de Barcelona (1755-1756), dos de las tres grandes compañías para el comercio con América, creadas en la primera mitad del siglo, disfrutaron en ningún momento de un régimen de monopolio en su área de operaciones, pero sí con una serie de exenciones fiscales que favorecía el adelanto de sus negocios y en la práctica les aseguraba la exclusividad frente a otros competidores peninsulares[5]. Los promotores de este tipo de compañías, generalmente comerciantes o políticos ilustrados, contaban con que el principal estímulo para animar a los posibles inversionistas sería el régimen de semiexclusividad con el que operarían, producto tanto de la prohibición que tenían los extranjeros de comerciar en los territorios de dominación hispana, como de las condiciones ventajosas con las que traficarían. Fue argumento repetido por sus defensores el que frente a las compañías mercantiles extranjeras, obligadas a competir en las Indias Occidentales con otros comerciantes, las españolas contaban con la ventaja de no tener que repartirse los beneficios del comercio con otros connacionales. Podemos señalar que en este régimen de semimonopolio, sus partidarios encontraban la única forma de combatir el dominio mercantil e industrial que las potencias extranjeras ejercían sobre España, limitada esta última a actuar en el comercio internacional como mera exportadora de materias primas[6]. Mientras tanto, sus detractores vieron en las compañías privilegiadas una forma de estancar el comercio en pocas manos. No hay duda de que, al menos en las primeras décadas del siglo XVIII, se partía de la idea de que este tipo de compañías realizaría su actividad en un régimen de semiexclusividad.

Para María Jesús Matilla Quizá, entre los privilegios otorgados a las compañías, los más importantes fueron los de carácter fiscal, por lo que suponían de reducción de costes y, por tanto, de posibilidad de competir con productos de menor precio[7].

---

1. Sobre las características de estas compañías, véase M.ª Jesús Matilla Quizá, «Las Compañías privilegiadas en la España del Antiguo Régimen», en Miguel Artola (dir.), *La economía española al final del Antiguo Régimen,* vol. IV, Madrid, 1982, pp. 323-401. **2.** Ibíd., p. 329. **3.** R. Hussey, *La Compañía de Caracas,* Caracas, 1969, p. 231. **4.** José Miguel Delgado Barrado, «Reformismo borbónico y Compañías privilegiadas para el comercio americano (1700-1756)», en Agustín Guimerá Ravina (ed.), *El reformismo borbónico. Una visión interdisciplinar,* Alianza, Madrid, 1996, p.125. **5.** José María Oliva Melgar, *Cataluña y el comercio privilegiado con América en el siglo XVIII*. *La Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias,* Universitat, Barcelona, 1987, p. 36. **6.** M.ª Jesús Matilla Quizá, «Las compañías industriales privilegiadas», p. 342. **7.** Ibíd., p. 345.

Entre los rasgos que caracterizan a estas compañías privilegiadas es importante destacar el hecho de que el patrimonio particular de los socios no estaba a disposición de las necesidades de la compañía, limitándose el riesgo de los participantes a la pérdida del capital aportado en el momento de la compra de las acciones. Por ejemplo, en el capítulo once de las ordenanzas de la Real Compañía de Comercio de Barcelona se especificaba que, una vez abierta la posibilidad de recibir préstamos con interés, los directores no adquirían responsabilidad particular a la hora de hacer efectivos los pagos, siendo el fondo de la compañía el único responsable[8]; es lo que, más tarde, con la creación de las sociedades anónimas, se denominaría «responsabilidad limitada»[9].

Finalmente, y ciñéndonos a las compañías para el comercio con América, a los rasgos anteriormente citados podemos añadir el hecho de que estas compañías tuvieron una duración en el tiempo extensa y contaron con una participación social más o menos amplia. De ahí que algunos contemporáneos consideraran la Compañía de Honduras, creada en 1714, un asiento, más que una verdadera compañía, a pesar de su carácter de sociedad por acciones[10].

Las características generales que acabamos de exponer tuvieron unas concreciones distintas a lo largo del siglo. Coincidiendo con los años de preparación y publicación del *Real Reglamento de Flotas y Galeones,* se dirigieron varios proyectos al Monarca, proponiendo la constitución de una gran compañía privilegiada que asumiera la dirección de todo el comercio americano. Retomaban de esta forma memoriales anteriores, de autores como Luis de Cerdeño y Monçon[11], Antonio Somoza y Quiroga o Manuel de Lira[12], que proponían la implantación de las compañías como fórmula más adecuada para combatir el comercio ilícito en América y lograr el desarrollo de las manufacturas en el interior del reino. Más allá de las dificultades que pudiera encontrar la realización de un proyecto semejante, a nuestro modo de ver las propuestas reflejan las preocupaciones e intereses de la Corona durante estos años. Entre las propuestas que hemos podido localizar, la más cercana temporalmente a la implantación del nuevo reglamento para las Flotas y Galeones es la que en 1718 se presentaba a la Monarquía con el título de *Diseño de una nueva planta de comercio de españoles y extrangeros en Indias*[13].

El proyecto, además de defender la idoneidad de esta fórmula mercantil para reactivar el comercio y acabar con el tráfico ilícito, con su propuesta de establecer una Junta de Comercio en Sevilla, se inscribía en la lucha ya antigua entre esta ciudad y Cádiz por detentar el control del comercio americano. Con la creación de una compañía cuya dirección se establecería en Sevilla se intentaba devolver el protagonismo a esta ciudad, un año después de que se hubiera ordenado el traslado de la Casa de Contratación a Cádiz.

El proyecto abría la posibilidad no solo a todos los españoles, sino también a los extranjeros, de participar de los beneficios del tráfico indiano mediante la compra de acciones. Esta mayor apertura se reflejaba también en la composición de la Junta Directiva, que debía estar compuesta por diputados nacionales y extranjeros, elegidos por los accionistas de la compañía de acuerdo con el número de participaciones que poseyeran. No obstante, se concedían mayores facilidades a las ciudades de Sevilla, Cádiz, Puerto de Santa María y Sanlúcar, cuyos vecinos podrían participar en la elección de los dos diputados que representarían

---

8. José María Oliva Melgar, *Cataluña y el comercio privilegiado con América,* p. 51. **9.** M.ª Jesús Matilla Quizá, «Las compañías industriales privilegiadas», pp. 340-342. **10.** José Miguel Delgado Barrado, *Fomento Portuario y Compañías privilegiadas. Los «Diálogos Familiares» de Marcelo Dantini (1741-1748),* CSIC, Madrid, 1998, p. 102. **11.** *Planta para la formación de la Compañía universal de la América, formada de orden por el licenciado don Luis de Cerdeño y Monçon, Cavallero del horden de Santiago...,* BN, ms. 1322, folios 145r-178v. **12.** Mariano García Ruipérez, «El pensamiento económico ilustrado y las Compañías de comercio», *Revista de Historia Económica,* año IV, n.º 3, Centro de Estudios Constitucionales, 1986, p. 523. **13.** *Diseño de una nueva planta de comercio de españoles y extrangeros en Indias con que se pretende hacer feliz al estado y Soberano, admitiendo a todo vasallo y extraño, excepto moros y turcos; bajo la proteccion de una Junta general, que se establezca en Sevilla compuesta de Diputados que nombren los mismos interesados en la Navegacion, Año de 1718,* BPR, Miscelánea de Ayala, ms. 2829, folios 1-61.

a cada ciudad, siempre que poseyeran acciones por valor de 25 pesos. Por el contrario, el resto de las ciudades españolas debían reunir 500 pesos para poder enviar representantes propios, y las naciones extranjeras estarían representadas en su conjunto por dos diputados.

Las contrapartidas ofrecidas a la Corona reflejan las necesidades y prioridades de la Monarquía durante estos años. Además de la agilización y racionalización del comercio indiano, la Compañía se comprometía a colaborar en la recuperación de la Marina, financiando de su cuenta la fundición y fábrica de artillería o la siembra de lino para la fábrica de jarcias. Se solicitaba también el establecimiento de la Escuela de Guardiamarinas en Sevilla, en un intento por demostrar las posibilidades de la capital hispalense de convertirse en una importante base naval, como la que Patiño intentaba establecer en Cádiz[14]. La vinculación entre comercio y marina y el poder que ambos otorgaban a las naciones en el concierto internacional ocupan un lugar importante en los proyectos reformistas de la época. Uztáriz señalaría a este respecto que, para servir al Monarca y a la *causa pública,* no encontraba medio más eficaz que:

> «el de dirigir mis esfuerzos a que este dilatado, y noble Imperio sacuda el letargo, que inhabilita sus fuerzas naturales, y disfrute la substancia y robustez, que por su falta de Comercio, y Marina, le usurpan lastimosamente otras Naciones»[15].

Otro aspecto interesante del proyecto, coincidente en cierta forma con las disposiciones reales de estos años, sería la solicitud de que se permitiera a la compañía enviar regularmente mercancías a las zonas menos asistidas por la Flota, como venían haciendo los llamados «navíos de permiso».

Finalmente, se solicitaba la adopción de medidas que facilitaran el traslado de las mercancías en el interior de España. En la Península, las barreras aduaneras y la diversidad de pesas, medidas y monedas, al entorpecer el tráfico mercantil e impedir la planificación de una economía nacional, suponían un freno a la difusión de las doctrinas mercantilistas. Hasta 1714 no pasaron a considerarse los reinos de Aragón y Valencia y el principado de Cataluña como provincias unidas a Castilla, a efectos de que las mercancías circularan sin impedimentos. Y, aunque en 1717 se trasladaron todas las aduanas de importación a las fronteras de la Monarquía, las dificultades encontradas fueron muchas y solo en 1757 se estableció la libre circulación de mercancías nacionales.

Entre los proyectos presentados a partir de 1720, pueden encontrarse algunos que fueron elaborados por súbditos franceses, en un nuevo intento por sacar partido del ascendiente que la vecina nación mantenía sobre el monarca español en tiempos de paz. La mayor parte de estos proyectos prometían el logro de los objetivos que, según se venía percibiendo, el *Real Reglamento* no parecía capaz de garantizar: incremento de los intercambios con América y de las rentas reales, defensa del monopolio, engrandecimiento de la marina española, fomento de las manufacturas y adelanto del comercio en el interior del reino. Sin embargo, los privilegios que requería su implantación contradecían en exceso la determinación de los ministros borbónicos de recuperar la dirección del monopolio mercantil, incluso si en estos años Patiño, a cambio de la colaboración de los particulares en la financiación de la Carrera de Indias, parecía dispuesto a ceder una parte de dicho control. Consideremos alguno de dichos privilegios.

En 1725 Samuel Rognon proponía a la Corona la creación de una gran compañía mercantil, que reuniría en una sola dirección todo el comercio y administración de las finanzas de la Corona[16]. Aunque las ventajas ofrecidas por la Compañía a la Corona —lograr la

---

14. Sobre los intentos de Patiño por convertir Cádiz en la capital del comercio con América, véase Ana Crespo Solana, *La Casa de la contratación,* en especial las páginas de la 35 a la 73 y de la 153 a la 215. **15.** Dedicatoria de su *Teórica y práctica de comercio y de marina,* a «La católica Majestad del Rey Nuestro Señor Don Phelipe». **16.** Samuel Rognon, *Plan de un establecimiento de comercio y manufacturas, de artes, Navegación, pesquería en España,* Ronda, AHN, Estado, leg. 3188, exp. 356.

inclinación de los españoles al comercio y a la industria, fomentar las manufacturas en el interior del reino, extender la pesca y la navegación, incrementar las rentas de la Corona o procurar a la Monarquía el comercio de las especias, el té y el café—, a cambio del privilegio de exclusividad, hubieran colmado los sueños de cuantos lamentaban el atraso de la economía española, su creación suponía arrebatar a la Corona el control de los negocios más importantes.

Contamos con un valioso documento: la respuesta oficial que el presidente de la Casa de la Contratación, Francisco Varas y Valdés, dio al proyecto de Samuel Rognon. Este informe nos permite conocer con detalle los privilegios solicitados por el autor francés[17], lo que no sucedía con el manuscrito anterior, en el que únicamente se ofrece un resumen del proyecto original.

De aprobarse el proyecto, la compañía obtendría el arrendamiento de todos los derechos y rentas de la Corona, así como la exclusividad de todo el comercio con América y África y de la pesca de la ballena y el bacalao; podría fundar, por medio de conquistas, nuevos establecimientos de comercio o nuevas colonias, reservándose, con excepción de los derechos reales, los beneficios que estos generaran. Así mismo, se le permitiría levar tropas que garantizaran la seguridad de sus comercios y contar con tribunales propios para dirimir los litigios que pudieran plantearse entre sus comerciantes.

Con características muy similares al proyecto anterior, han llegado hasta nosotros otros dos proyectos de creación de compañías, dirigidos a Felipe V por súbditos franceses. Dada la ausencia en los mismos de referencias a la Compañía Guipuzcoana, creada en 1728, los podemos fechar en un momento anterior, probablemente no muy lejano en el tiempo a la propuesta de Rognon. Ambos proyectos son anónimos; el primero de ellos lleva el título de *Projet d´établissement d´un corps de commerce ou compagnie des Indes en Espagne*[18]. El segundo, *Sistème Général pour l´établissement d´une compagnie en Espagne*[19]*,* es también un escrito anónimo, pero las muchas similitudes que presenta con el proyecto de Rognon nos inclinan a pensar que podríamos estar ante el proyecto original completo.

Projet d´établissement d´un corps de commerce ou compagnie des Indes en Espagne solicitaba la potestad de realizar en exclusividad todo el comercio de Indias durante veinte o treinta años por medio de una compañía privilegiada. Planteaba la necesidad de establecer un gobierno colegiado, que estaría formado por doce miembros, elegidos entre sesenta sujetos propuestos por el Rey y sus ministros; a ellos se uniría un gobernador y un subgobernador elegidos por el monarca. El capital inicial estaría constituido por cincuenta millones de piastras, divididas en acciones de mil piastras y quinientas piastras, sin que estuviera permitida, salvo en el caso del Monarca, la posesión de más de 50 acciones. Podrían participar en la compra de acciones los eclesiásticos, y se contemplaba también la posibilidad de que los extranjeros pudieran adquirir acciones, siempre y cuando las compraran de mano de los españoles. Es de suponer que, si este proyecto se hubiera llevado a cabo, no habrían faltado los testaferros que, como sucedía en el comercio gaditano, facilitaban la participación de los foráneos en los negocios de Indias.

Lo más relevante en este proyecto es el hecho de que su autor, consciente de las necesidades financieras de la Monarquía, ofrecía como contrapartida a los privilegios solicitados, además del pago de los derechos de entrada y salida de las mercancías y primera alcabala en Indias, la suma de dos millones de piastras al terminar el primer año, que se aumentaría en otros dos millones en el siguiente año, hasta el décimo, momento en que la compañía se comprometía a pagar cuatro millones de piastras anuales.

17. *Consulta en una junta de ministros en que por orden de S.M. se examinó el proyecto de M. Rognon, sobre un establecimiento de manufacturas, comercio, marina y otras cosas en España,* BPR, Miscelánea de Ayala, ms. 2885. **18.** *Proyét d´établissement d´un corps de comerce ou compagnie des Indes en Espagne,* AHN, Estado, leg. 3188, exp. 415. **19.** *Sistéme General pour l´etablissement d´un compagnie en Espagne,* AHN, Estado, leg. 2944, exp. 427.

Al igual que sucedía en el proyecto de Rognon, eran muchos los privilegios solicitados, entre los cuales se encontraba la potestad de crear manufacturas, establecer y mejorar los caminos en el interior del reino, armar y construir los navíos que se consideraran necesarios para defender el comercio y hasta fundir cañones, siempre y cuando la construcción de los mismos se realizara en el interior del territorio de la Monarquía y a ser posible utilizando efectos locales; se preveía el establecimiento de manufacturas en todos los estados del Rey y la posibilidad de realizar nuevas conquistas en las Indias; así mismo, se intentaba proteger las inversiones de los particulares de las exigencias del Monarca, comprometiéndose este a aprobar una cláusula que decretaba la indisponibilidad del capital de los accionistas.

Por último, y probablemente con el objeto de evitar un choque violento con el comercio gaditano o con las competencias tradicionalmente vinculadas al Sistema de Flotas y Galeones, se disponía que las embarcaciones siguieran saliendo de Cádiz, a la vez que se mantenían las prerrogativas del Consejo de Indias.

En cuanto al *Sistème Général pour l´établissement d´une compagnie en Espagne,* nuevamente la compañía se encargaba en exclusiva tanto de la administración de las rentas durante diez o veinte años, a cambio de una cantidad previamente fijada, como de todo el comercio a las Indias y a África. En la última parte del proyecto se incluía una serie de argumentos «morales», que buscaban convencer al Monarca de las ventajas que obtendría la corona al disponer de una fuente regular con la que financiar sus continuas campañas, sin que ello supusiera, como venía siendo habitual, el establecimiento de nuevos impuestos que perjudicaban al pueblo. Así mismo, se recordaba al Soberano las virtudes políticas de un proyecto que conciliaba los intereses de la nación con los del Monarca, y los de este con los de quienes constituían la compañía; a estos últimos se les debía garantizar la protección de sus capitales, prohibiendo la confiscación de los mismos, aun cuando el estallido de una nueva guerra pareciera requerirlo. También se solicitaba al Monarca que asumiera el compromiso de devolver en el menor tiempo posible los préstamos que pudiera recibir de la compañía, anteponiéndola a cualquier otro acreedor.

La necesidad de garantizar la seguridad de los capitales de los accionistas, como requisito previo para lograr el clima de confianza que requería el establecimiento de las compañías en España, estuvo presente en casi todos los proyectos que se elevaron a la Corte. Detrás de esta necesidad se encontraba la consideración de que la implantación de sociedades mercantiles como estas, cuyo éxito dependía de la voluntad de muchos particulares de invertir sus ahorros en la compra de acciones, resultaba incompatible con sistemas políticos de corte absolutista, en los que los intereses dinásticos podían imponerse sobre los del conjunto de la población. No extraña, por ello, que se estableciera en el reglamento una serie de estatutos que limitaban la capacidad de actuación del Monarca. Estas garantías se veían reforzadas por varias consideraciones sobre la necesidad de conciliar el interés de los Gobiernos con el más general de la nación. Tampoco se olvidaba, en estos discursos, rehabilitar la figura del comerciante, al que se presentaba como un sujeto virtuoso, cuyas actividades, al contribuir al buen funcionamiento de la Monarquía, merecían la protección del Gobierno y la concesión de privilegios:

> «[...] un príncipe acordando estos privilegios al comercio no debe temer abusos [...]. El orden, la buena conducta y el crédito dependen particularmente de los comerciantes, puesto que cuanto más ejercen estas virtudes más beneficios obtienen [...]»[20].

Resultan, así, compatibles en esta alianza entre el Gobierno y el comercio, tan característica del mercantilismo, los intereses de la Monarquía con los de los comerciantes y con los del conjunto de la nación:

20. Ibíd., folios 5 y 6.

«Quels avantages pour le public, par la diminution du prix des marchandises, par l´abondance de toutes choses, par l´etablissement des manufactures et des arts, d´ou l´on pourra s´occuper par la protection qu´aura le commerce!

Voyes les deux governements de la compagnie réunis en la personne du roy suivre l´ordre établie dans la monarchie, et toute son autorité conservée, sans que la liberté, qui est l´âme du commerce en soit alterée.

Voyes en un mot l´autorité royale protéger et défendre la compagnie et celle-ci aider la puissance royale»[21].

A pesar de los esfuerzos del autor por resaltar la armonía de intereses entre la Corona y la compañía, insistiendo en que las actividades de esta última contribuirían a disminuir el comercio ilícito, a aumentar el poderío naval español y a incrementar la Hacienda Real, los privilegios solicitados en el proyecto implicaban inevitablemente un choque con la cultura política y mercantil de la Monarquía hispana. Las atribuciones solicitadas por Rognon merecerían de Varas y Valdés el siguiente comentario, que apunta ya lo que sería el principal argumento de los detractores de las compañías privilegiadas para el comercio con América:

«[...] las absolutas facultades que por el expresado proyecto se intentan atribuir a la compañia de comercio, y a los diversos tribunales, dignidades y oficinas que habrían de servir devajo de los directores de ella, no podrían tener execucion sino dexando suspendido el uso de la soberania, y regia potestad de vuestra magestad, y a sus tribunales sin exercicio alguno en los respectivos ministerios, que vuestra magestad los tiene fiados [...]»[22].

Gerónimo de Uztáriz, que adjuntó una breve nota al informe de Varas y Valdés, en la que calificaba las pretensiones de Rognon de ridículas, había mantenido una opinión muy similar en la *Teórica,* al comentar la posibilidad de trasladar a España las prerrogativas que las compañías privilegiadas disfrutaban en Europa:

«[...] no se les podrían dispensar para su logro, y permanencia todas las grandes autoridades, y ampliaciones que goza la de Holanda, confundidas casi con la misma soberanía [...]»[23].

A la consideración de Varas y Valdés sobre el proyecto de Rognon, que sería aplicable a los otros dos proyectos que venimos citando, por su similitud con aquel, se unía el temor, compartido por muchos, a que la poca familiaridad de los españoles con este tipo de establecimientos se tradujera en una resistencia a comprar acciones, pasando así el control de la compañía y, por tanto, de todo el comercio español a manos de los extranjeros, que, tal y como se recogía en el proyecto, podían adquirir acciones. A ello se unía la consideración todavía exitosa de que el desvío de riquezas hacia otras naciones las convertía en potenciales y poderosas enemigas.

Finalmente, Varas y Valdés oponía al establecimiento de la compañía los acuerdos de Utrecht, que, en la medida en que habían comprometido a la Corona al mantenimiento del sistema de Flotas y Galeones, resultarían vulnerados si se llevaba a cabo el proyecto de Rognon,

---

21. «¡Cuántas ventajas resultarán al público en la disminución de los precios de las mercancías, en la abundancia de las mismas y en el establecimiento de las manufacturas animadas por la protección que se ofrece al comercio! ¡He ahí la reunión de los dos gobiernos de la Compañía, unidos en la persona del Rey, siguiendo el orden que establece la Monarquía, la cual conserva toda su autoridad sin que la libertad, que es el alma del comercio, se vea alterada! ¡He ahí como la autoridad real protege y defiende a la Compañía mientras que ésta fortalece el poder real!», *Sistème Général,* folios 119 y 120. **22.** *Consulta en una junta de ministros en que por orden de S.M. se examinó el proyecto de M. Rognon, sobre un establecimiento de manufacturas, comercio, marina y otras cosas en España,* f. 179. **23.** Gerónimo de Uztáriz, *Teórica y práctica de comercio,* cap. XXXIX, p. 89.

con el consiguiente peligro de provocar un nuevo conflicto bélico y agotar aún más la ya debilitada Hacienda Real.

El sistema de equilibrio establecido en Utrecht se apoyaba en gran medida en los intereses comerciales de las grandes potencias, y no solo España había visto limitadas sus posibilidades de engrandecimiento mercantil en los tratados de paz de 1714. Para constatar hasta qué punto la alteración del equilibrio de fuerzas provocaba una respuesta inmediata, conviene recordar el asedio que mantuvieron las principales potencias sobre la Compañía de Ostende hasta lograr su disolución.

Esta sociedad se había constituido a fines de la década de 1710, siguiendo el modelo de las compañías inglesas y holandesas. Tras fundar varios establecimientos en las Indias Orientales, comenzó a revelar un gran potencial, aumentando cada año el número de navíos que componía su flota. Cuando el emperador manifestó su intención de conceder a la Compañía durante treinta años importantes privilegios, además de contribuir a su financiación, la respuesta de las potencias marítimas europeas no se hizo esperar. A lo largo de 1723 y 1724 amenazaron con atacar los dominios imperiales austriacos, aduciendo que en los Tratados de Utrecht y en el Tratado de la Barrera, firmado en Amberes en 1715, estaba establecido que el Emperador gobernaría los Países Bajos españoles bajo las mismas condiciones exigidas anteriormente al Rey español Carlos II. Entre estas últimas se encontraba la prohibición de establecer en esta región cualquier compañía para el comercio de las Indias Orientales[24]. A tenor de la respuesta dada por Inglaterra y Francia a la creación de la Compañía de Ostende en Austria, y lográndose finalmente que el Emperador desistiera de sus propósitos, no parece que carecieran de prudencia las advertencias del Presidente de la Casa de Contratación, Vara y Valdés, quien en definitiva consideraba que las novedades aportadas en el proyecto de Rognon eran contrarias tanto a la regia potestad del Monarca y el bien público, como a lo establecido en los tratados de paz y en el derecho de gentes, y que existían otros medios menos peligrosos para la Monarquía, con los que podía hacerse florecer el comercio en España.

El mismo año en que Samuel Rognon presentaba su proyecto, en 1725, se presentaba también otra propuesta, aparentemente elaborada por un súbdito español, en la que se proponía situar el despacho de la flota y navíos de registro bajo la dirección de una compañía privilegiada que sustituyera al Consulado en la dirección del comercio americano[25].

El proyecto se iniciaba con una relación de las áreas de la América hispana que venían sufriendo con mayor intensidad el contrabando de las naciones extranjeras: la costa del Pacífico, y especialmente su parte más meridional, permanentemente visitada por las embarcaciones francesas; la provincia de Caracas, en la que los holandeses venían obteniendo suculentos beneficios gracias al comercio del cacao, y, en tercer lugar, el área del Caribe, en la que, en palabras del autor, «comerciaban todos menos los españoles». A esta se dirigía la mayor parte del tráfico ilícito de productos asiáticos, desarrollado al amparo del galeón de Manila, a la vez que llegaban navíos franceses e ingleses que practicaban un comercio directo desde sus posesiones antillanas. Para la Corona resultaba especialmente

---

24. Ildefonso Pulido Bueno, *José Patiño. El inicio del gobierno político-económico en España,* Huelva, 1998, p. 213. **25.** Hemos localizado dos copias de este proyecto. La primera de ellas lleva el título de *Compañía para el comercio con América* y se encuentra en el Archivo Histórico Nacional, Estado, leg. 3188, exp. 410. A ella nos referiremos al realizar nuestros comentarios. La segunda copia se halla en la Biblioteca del Palacio Real de Madrid y conserva el título original, muy explícito ya en cuanto a los objetivos que perseguía la Compañía: *Discursos anónimos sobre el abatimiento en que se hallaba el comercio de España con sus Indias en el año de 1725 por la libertad y desahogo con que lo hacían los franceses en el Mar del Sur, provincia de Caracas e islas de Barlovento; y por la permisión concedida a la Compañía de Inglaterra, que debiendo embiar anualmente un navio de limitado porte a Veracruz, otro a Cartagena, y otro a Buenos Aires, cargaban tanto como una mediana flota de galeones, y anticipándose a los que salían de estos reynos, o no encontraban estos venta o se veían precisados a hacerla con descalabro y pérdida. Propone como único remedio la formación de una Compañía que se encargase de los negociados de ambos Reynos, en el despacho de Flotas, Galeones, Azogues y Registros, con todas aquellas franquicias y privilegios propios de un Soberano que desea ver florecer en sus dominios el Comercio; y la opulencia y abundancia de sus vasallos,* BPR, ms. 2863, f. 8.

costosa la extracción del preciado palo de Campeche que venían realizando súbditos ingleses. Finalmente, todas estas zonas eran visitadas por el «Navío de permiso inglés», tras el cual, como se lamentaban todos los contemporáneos, se escondía un abundante comercio de contrabando.

El autor del proyecto consideraba al Consulado incapaz de devolver la salud al comercio español, estando, como afirmaba, dominado por intereses particulares. A diferencia de esta institución, una gran compañía podría realizar una defensa efectiva del monopolio, como primera interesada en su buen funcionamiento, que ahorraría al Monarca los gastos que padecía en el envío de las embarcaciones armadas que acompañaban a los navíos mercantiles. De las actividades de la Monarquía debía resultar, además, el fomento de las manufacturas, y de este, el aumento de sus vasallos, que, «lejos de abandonar sus lugares por faltarles el modo de subsistir», permanecerían en las provincias. A estas, animados por el establecimiento de las fábricas, acudirían también técnicos extranjeros, aminorándose la despoblación que asolaba muchas provincias españolas y que tanto preocupaba a los políticos españoles.

Los proyectos presentados durante estos años insistían ya en la necesidad de practicar en Indias un comercio activo, es decir, un comercio constituido en su mayor parte por mercancías españolas y transportado en navíos nacionales, que lograra en el interior del Reino la prosperidad de sus vasallos, el desarrollo de la industria naviera y el crecimiento de la marinería. Sin embargo, en la mayoría de estos proyectos, casi todos los objetivos aparecen como un conjunto de metas ideales y poco detalladas en cuanto a su realización práctica. Por el contrario, se hace mayor hincapié en la capacidad de las compañías de garantizar la defensa del monopolio, evitar los fraudes a la Real Hacienda, lograr para el Monarca nuevas posesiones, donde cultivar materias primas que de otra forma se verían obligados a adquirir de las naciones extranjeras, y proporcionar a la Corona ingresos regulares, con los que subvencionar sus crecientes gastos.

Más allá de las necesidades reales que otras regiones tenían en cuanto a participar en el comercio americano, reflejadas desde mucho antes en las continuas peticiones para practicar un comercio directo con los territorios de ultramar, en este tipo de proyectos las compañías aparecen como un instrumento de «violencia estatal»[26], como la vía más adecuada para lograr el fortalecimiento del Estado y la recuperación del poder español, muy debilitado en el concierto internacional tras los acuerdos de Utrecht:

> «[...] de cuyo establecimiento y auge se seguía el que los que quisiesen hacer guerra a la Corona lo mirarían con un poco de más reflexión que por lo passado, saviendo que el rey tenía un cuerpo tan robusto que por su propia conservación había de defender y asistir sus soberanos en todas las urgencias del reyno [...] logrando el rey ver a sus vasallos ricos y contentos y su Real Hacienda sin empeños, sus fronteras defendidas, sus tropas armadas, sus mares poblados de vanderas de España y su Real Nombre venerado y temido desde Oriente a Occidente»[27].

26. José Miguel Delgado Barrado,«Reformismo borbónico y Compañías privilegiadas», p. 132. **27.** *Compañía para el comercio con América,* f. 6v.

3 La hora del pragmatismo: José Patiño y Morales

A pesar de la desestimación de los proyectos anteriores, Geoffrey Walker ha situado el final de la protección oficial al Consulado alrededor de 1726, coincidiendo con el ascenso de Patiño a la Secretaría del Despacho Universal de Indias y al Ministerio de Hacienda[1]. En opinión de este autor, la escasa colaboración del gremio para lograr el buen funcionamiento del comercio, a partir de las condiciones dadas en 1720 por el Reglamento que atacaba directamente la costumbre de los comerciantes andaluces de regular la frecuencia de las flotas de acuerdo con sus intereses, condujo al abandono de la política proteccionista hacia el Consulado, coincidiendo también, entre 1726 y 1728, con una etapa de reajuste del comercio y replanteamiento de su mecanismo.

Las reformas de Patiño, durante su primera etapa de gobierno, dadas las condiciones impuestas a España en Utrecht, se limitaron al establecimiento de las medidas incluidas en el Real Reglamento. Sin embargo, los mediocres resultados obtenidos por la flota de Nueva España, reflejo de su incapacidad para aumentar la participación en el mercado novohispano, así como de las dificultades que encontraron los galeones enviados al Perú en 1722 y 1724, indicaban que el comercio se hallaba aquejado de males demasiado profundos, para los que el Reglamento resultaba una medicina excesivamente suave[2]. En opinión de Gerónimo de Uztáriz, las enfermedades que aquejaban al comercio americano afloraban antes de que las naves partieran de la Península. Subrayando algunos de los obstáculos que seguían frenando el desarrollo de la producción interna y que, por ello, contribuían a dejar campo libre en América a la entrada de las manufacturas extranjeras, Uztáriz lamentaba la resistencia de las provincias andaluzas a incorporar en su territorio las provisiones dispuestas en la Real Cédula de 21 de diciembre de 1717. En esta, se ordenaba retirar a los puertos de la Península las aduanas interiores que gravaban el transporte de mercancías, con el fin de facilitar el comercio interior y la salida hacia el mercado americano de las producciones nacionales:

> «[...] nuestra desgracia, en las importancias del Comercio, ha querido que no aya tenido efecto en el Reynado de Sevilla, donde más convenía su práctica, por ser la garganta, o passo principal de la mayor parte de frutos, y generos nuestros, que se llevan a embarcar en Cádiz para las Indias; pues los texidos, y demás géneros que se conducen de Segovia, Toledo, Jaen, Cordova, Granada, y de otras partes, pagan crecidos derechos en Xerèz, Cádiz, y otros parages, quando en conformidad de la libertad dispensada generalmente por su Majestad, debieran ser exemptos hasta su entrada inclusivè en Cádiz, ù otro puerto de España, y satisfacer solamente los derechos del Proyecto al tiempo del embarco para las Indias, ò los de la Aduana al extraerlos de Cádiz, ù de otro puerto para reynos extraños»[3].

En 1728 Patiño elevó un informe al Monarca en el que sugería las medidas más apropiadas para incrementar la Hacienda Real. Nuevamente aquí encontramos la crítica a los asentistas por la arbitrariedad con la que venían administrando los almojarifazgos. A pesar del incremento de rentas, que se puede constatar desde 1713[4], Patiño consideraba que las aduanas no estaban arrojando los resultados esperados. Los continuos conflictos bélicos en la anterior centuria, y en la siguiente los intentos de Felipe V por restituir a España el papel perdido en Utrecht, se tradujeron en un agotamiento permanente de la Hacienda Real, que

---

1. Geoffrey Walker, *Política española y comercio colonial,* pp. 201-217. **2.** Ibíd., pp. 149-197. **3.** Gerónimo de Uztáriz, *Teórica y práctica de comercio,* cap. LV, p. 139. **4.** Pablo Fernández Albaladejo, «El decreto de suspensión de pagos de 1739: análisis e implicaciones», *Moneda y Crédito. Revista de economía,* n.º 142, Madrid, 1977, p. 154.

con demasiada frecuencia se renovaba con los fondos que arrojaba la venta de oficios. A esta mercantilización de la Administración achacaba Patiño los pocos fondos reunidos en el cobro de los almojarifazgos, «por ser los empleos vendidos, ó dados á personas que no cumplen, ni pueden cumplir con su obligación, ó por defecto de conducta ó de inteligencia»[5].

No sería Patiño el encargado de terminar con esta línea de actuación en materia fiscal; las circunstancias del momento, la posibilidad de que estallara un nuevo conflicto con Inglaterra, obligaban a contar con la contribución de los particulares para recaudar fondos, y se contemplaba incluso la posibilidad de declarar una nueva bancarrota y compensar a los acreedores con nuevos arrendamientos. A pesar de ello, la propuesta contenida en su informe de establecer unas aduanas fijas, para impedir la arbitrariedad de los administradores y contener los efectos de unas *finanzas públicas* en manos del *negocio privado*[6]*,* refleja el mantenimiento de una determinada línea de actuación política, consistente en la paulatina reasunción de las directrices económicas del país por parte de la Administración central, como venían aconsejando los reformistas desde finales del siglo XVII.

La contribución del comercio americano al incremento de las rentas reales es otro de los temas abordados. A este respecto, Patiño, tratando de sugerir la necesidad de que los Consulados peninsulares y americanos asumieran un mayor porcentaje de los gastos que generaba su defensa armada, por ser los principales beneficiarios del monopolio, señalaba:

> «[...] V.M. no está obligado á costear de su real hacienda los convoyes de flotas y guarda costas armadas contra los ilícitos comercios é introducciones en los dominios de la América. El derecho dispone, que qui sentit commodum sentire debet etian incommodum, y consiguientemente teniendo el comercio la utilidad debe sufrir el gasto»[7].

Tal vez las nuevas responsabilidades de Patiño al frente del Ministerio de Hacienda le condujeron a contemplar ahora más que nunca el comercio de Indias como un estímulo para la industria de construcción naval y el aumento de la marinería, así como una fuente de ingresos destinada a sanear la debilitada Hacienda Real. La constatación de que el Reglamento de 1720 no había sido capaz de incrementar el comercio con América convenció al ministro de la necesidad de buscar soluciones más efectivas que lograran el fortalecimiento de la marina, el aumento del comercio americano y el incremento de las rentas reales.

La dependencia que la Corona seguía teniendo del Consulado para lograr el funcionamiento y financiamiento de la Carrera de Indias obligó al Gobierno a seguir contando con esta institución. Y, en este contexto, más que el final de la protección oficial al gremio andaluz, como sugería Walker, la actuación de Patiño durante estos años parece haber buscado la conciliación de los intereses de los comerciantes de Indias y los del Consulado andaluz, para lograr la contribución de ambos al éxito de las flotas, contemplando paralelamente la posibilidad de introducir, en la medida de lo posible, algunas innovaciones que agilizaran el tráfico; esto se tradujo en el interés del ministro por la creación de compañías de comercio.

En el caso del comercio con Nueva España, Patiño decidió aceptar la propuesta de los mexicanos de celebrar una feria en Jalapa, reservándoles la posibilidad de internamiento de las mercancías en el interior del Virreinato, pero liberando a la vez a los comerciantes gaditanos del pago de las alcabalas en la feria, en perjuicio de los mexicanos que detentaban el asiento. Por otra parte, a la vez que otorgaba nuevamente privilegios al Consulado, como el de poder decidir quiénes podían formar parte de la corporación, ejerció una mayor presión sobre el mismo para que enviara a América los navíos en las fechas acordadas.

---

5. «Memoria presentada al Sr. D. Felipe V por D. José Patiño, el año de 1727», Alcalá Galiano, *Diccionario de Hacienda con aplicación a España,* Madrid, 1968, p. 113. **6.** Pablo Férnandez Albaladejo, «El decreto de suspensión de pagos de 1739», p. 52. **7.** *Memoria presentada al Sr. D. Felipe V,* p.115.

Pero, junto a un mayor control del contrabando inglés, y el consiguiente endurecimiento de la acción de los guardacostas, la mayor innovación de Patiño, durante estos años, fue el apoyo prestado a la creación de compañías privilegiadas, salvaguardando en la medida de lo posible los intereses del comercio andaluz.

Patiño pasará a la historia como el gran promotor de estos establecimientos, por haber prestado su apoyo a la creación de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. En su constitución concurrieron los intereses mercantiles y estratégicos de la Corona con el esfuerzo del Consulado de San Sebastián y la provincia de Guipúzcoa por lograr el permiso para crear una compañía con la que comerciar directamente con América.

El deseo de la Corona de incrementar el tráfico con la provincia de Caracas se había concretado anteriormente en el permiso otorgado a la Compañía de Honduras en 1714 para enviar tres navíos y un patache a Caracas y a un puerto de Honduras, pero, como ya señalamos, esta compañía se constituyó con un capital muy limitado y sus operaciones duraron solo hasta 1717.

El cambio de marco jurisdiccional en el que había estado insertada la Gobernación de Venezuela hasta el momento, así como la elaboración del llamado «Informe Olavarriaga», un escrito que ponía de relieve las posibilidades económicas de la región, subrayando especialmente el comercio del cacao que venían realizando ilícitamente los holandeses, dan buena cuenta también de la voluntad oficial que existía en las primeras décadas del siglo por mejorar el control y explotación de la zona, considerando, además, que parte de ese cacao tenía como destino algunos puertos españoles[8]. La *Instrucción General y Particular del estado presente de la Provincia de Venezuela en los años 1720 y 1721,* de Olavarriaga, elaborada a petición del Virrey de Nueva Granada, informa sobre el comercio español y el contrabando, pero también sobre la defensa de la zona, el estado de sus fortificaciones y la situación de la Real Hacienda en Venezuela, anticipando los intereses comerciales y políticos que concurrirán en perfecta alianza en el momento de formación de la Compañía Guipuzcoana.

Así lo refleja la petición de la provincia de Guipúzcoa para la constitución de la Compañía, reproducida por Montserrat Gárate Ojanguren, en su exhaustivo estudio de la Compañía[9]:

> «Deseando la Provincia de Guipúzcoa continuar su acostumbrado celo en el mayor servicio de S.M. y utilidad de sus vasallos de todo el Reino, en la constitución presente en que el comercio de Caracas se halla tan lastimosamente enagenado de los españoles, y en poder de extranjeros que lo posehen con el desahogo que si fuera propio, resultando de estos los notorios daños de los quantiosos dros que S.M. pierde y se apropian los extranjeros, y el perjuicio universal que padece el común de España con la carestía de cacao y exorbitante precio a que se vende en ella, siendo más probable el que en lugar de avarattarse suba cada día el precio de este género según la tibieza de los comerciantes vasallos de S.M. en aplicarse a este tráfico, y a embarazar el de los extranjeros que los disfrutan, pues aunque S.M. para ocurrir a estos graves daños se sirvió dispensar, por zédulas expedidas el año de 1720 diferentes equidades a qualesquiera vasallos suios que quisieran hir con Registro a Caracas a conducir cacao, no ha producido efecto esta piadosa disposición, quizá por contemplar los naturales comerciantes la dificultad de obligar a los extranjeros a desembarazar aquellas costas, que fraudulentamente las infestan, sin cuia circunstancia no podrían los españoles lograr la utilidad en su común de la nación el particular servicio de armar a su costa dos navíos de guerra de fuerza, tripulados por gente escogida para enviar a Caracas y facilitar con ellos el remedio de todos los daños y perjuicios expre-

8. Montserrat Gárate Ojanguren, *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas,* Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, San Sebastián, 1990, pp. 17-19. 9. En lo relativo a esta Compañía, nos remitimos al trabajo de Montserrat Gárate Ojanguren citado en la nota anterior.

sados, y la mayor seguridad de aquella Provª , poniéndola en estado de que su opulento comercio le sea a S.M. más útil en lo subcesivo, que lo ha sido en todo su glorioso Reinado, para lo cual se ha de dignar S.M. aprobar las condiciones siguientes [...]»[10].

En un principio, la Compañía, constituida en 1728, no obtuvo el monopolio del comercio con la zona, sino el permiso para enviar dos navíos de registro cada año, cargados de frutos del Reino y de otros lugares. Así mismo, se le permitía llevar géneros a los puertos de Cumaná, la Trinidad, Guayana y Margarita, siempre y cuando hubieran cubierto anteriormente las necesidades de Caracas, requisito fundamental para evitar el contrabando que se venía practicando en la zona, y no se hubiese dado permiso a otros registros para viajar a dichos puertos[11]. Al retornar los navíos de la Compañía, a su paso obligado por Cádiz podían reservarse una parte de la carga y enviarla directamente al norte, evitando así que el septentrión peninsular siguiera surtiéndose de cacao extranjero de procedencia no siempre lícita. La compañía contaba también con el permiso para perseguir al contrabando, reteniendo en propiedad la mayor parte de la carga capturada. Este privilegio se apoyaba en la potestad y obligación de establecer una guardia permanente que vigilara la costa. Dicha atribución implicaba que la Compañía adquiría así *atributos privativos de la Real Marina,* equiparándose sus funcionarios terrestres con miembros del servicio militar[12].

Cumpliéndose los pronósticos de quienes creían que a la creación de compañías en España se opondría la poca disposición de los españoles a participar en este tipo de asociaciones, efectivamente, la Guipuzcoana tuvo bastantes problemas a la hora de reunir los fondos con los que iniciar sus acciones. En un primer momento se había presupuestado un fondo de un millón y medio de pesos, como capital total de la compañía, y se había calculado que podría iniciar sus actividades una vez reunido, como mínimo, medio millón de pesos. Pero, a la altura de 1733, la Guipuzcoana solo disponía de un capital de 706.300 pesos. Para evitar una disminución del capital de la Sociedad se acordó que durante los primeros años, en lugar de repartir dividendos, se multiplicaría por dos el número de acciones que poseían los socios[13].

El hecho de que se estableciera, en el Reglamento, que los cinco directores de la Compañía debían poseer acciones por valor de 8.000 pesos demuestra, en opinión de Gárate Ojanguren, que el proyecto representaba los intereses de la *alta burguesía mercantil*[14].

Otra iniciativa de Patiño, aunque en este caso no llegara a concretarse, fue el apoyo prestado por el ministro a la creación de una compañía para el comercio con las islas Filipinas. Las transacciones con el archipiélago se venían realizando por el llamado «Galeón de Manila», un navío que anualmente realizaba el comercio entre Nueva España y Filipinas con la expresa prohibición de reexportar las mercancías obtenidas en las islas a cualquier otra parte de los dominios de la Monarquía, exceptuando la Península.

El permiso para realizar estas transacciones, en cierta manera perjudiciales para el comercio andaluz, se justificaba porque resultaba el único medio eficaz para mantener el contacto con las islas y favorecer su colonización y evangelización. No obstante, en un intento por proteger el comercio de la flota, y coincidiendo con el intento de mejora del sistema de flotas y galeones, que llevaría a la proclamación del *Real Reglamento* de 1720, en 1718 se limitaba la carga del Galeón de Manila a porcelana, cera, pimienta, canela, clavo y lino, prohibiendo el comercio de paño, sedas y otros tejidos que competían más directamente con las mercancías enviadas por el comercio andaluz[15]. A pesar de ello, el fracaso de la flota enviada en 1720, cuando aún no había entrado en vigor la prohibición, se debió a la saturación de

10. Ibíd., pp. 20 y 21. **11.** Ibíd., p. 43. **12.** Ramón de Basterra, *Una empresa del siglo XVIII. Los navíos de la Ilustración,* Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, 1970, p. 51. **13.** Montserrat Gárate Ojanguren, *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas,* p. 59. **14.** No entramos en mayores explicaciones sobre la Guipuzcoana, remitiéndonos a la obra citada de Montserrat Gárate. **15.** Geoffrey Walker, *Política española y comercio colonial*, pp. 138 y 139.

productos asiáticos y a la falta de plata y oro en Nueva España, que el comercio con las Filipinas agudizaba.

A partir de 1724 se empezó a dar marcha atrás en las prohibiciones al Galeón de Manila. Esta sería una prueba más de que, ante la incapacidad de las flotas para incrementar el comercio con América y la necesidad de la Corona de hacer crecer sus fondos, se debilitaba la tradicional protección del Gobierno al comercio andaluz, llegándose incluso a aumentar las cuotas permitidas al Galeón en 1734[16].

En este contexto se presentó a la Corona un proyecto de compañía para realizar el comercio con las Islas Filipinas y la costa de Chile[17]. El proyecto de esta *Compañía del Mar del Sur,* como se la denomina, adquiere, por lo que se deduce del documento, la forma de un asiento y no la de una compañía por acciones. El proyecto solicitaba la creación de una compañía de hombres de negocios, procedentes en su mayoría de Cádiz, que se encargaría de la expedición de navíos y el envío de mercancías a las costas de Chile y Filipinas por un tiempo delimitado, o indefinidamente, de acuerdo con la voluntad de la Corona. El retorno estaría compuesto de especias y de otros productos que la compañía podía adquirir en Asia, como pedrería, sedas y otros géneros de algodón de China. La posibilidad de abastecer los territorios americanos y la Península con las especias que habitualmente introducían los extranjeros fue el argumento más repetido en los proyectos que se presentaron para crear una compañía de comercio con las islas.

Como venía siendo habitual, a cambio de la concesión del privilegio de exclusividad, la citada compañía se comprometía a realizar una serie de servicios: el pago a la Corona de unas cantidades, además de los derechos reales, y otras prestaciones, habitualmente consideradas competencias de la Monarquía, como la fabricación de naves en los astilleros del Reino, el compromiso de conducir a las islas los géneros, pertrechos y municiones necesarios para la defensa del archipiélago, y el transporte a su regreso de los caudales recaudados para cubrir los gastos de defensa.

Entre los privilegios solicitados por la Compañía, además del que se consideraba propio de este tipo de instituciones, es decir, realizar el comercio en régimen de exclusividad, se encontraba el de practicar el corso o enviar los avisos. Se esperaba también que la Compañía lograra efectos que iban más allá de los puramente mercantiles, como el de transmitir con más rapidez las noticias que enviaban los ministros de Filipinas, facilitando así el gobierno de las islas.

Sin embargo, el proyecto de compañía presentado afectaba directamente los intereses de las flotas y galeones, y el autor preveía las protestas del gremio andaluz. Eso explica que sus comentarios incluyan consideraciones más pragmáticas sobre las ventajas de flexibilizar el monopolio, criticando la decisión del equipo de gobierno, cuando al iniciarse el siglo se desentendió de ciertas peticiones presentadas para realizar el comercio directo con Buenos Aires. El autor consideraba que esa defensa férrea del monopolio constituía una política equivocada, de la que solo obtenían beneficios quienes practicaban el contrabando.

Es de suponer que, en su conjunto, el aspecto que más resistencias podía crear, en este proyecto de compañía para el comercio con Chile y las Filipinas, era que, de los seis navíos para los que se solicitaba un permiso anual, cuatro debían ir a Chile, con la consiguiente amenaza para el comercio que ejercía el Consulado de Lima y la pérdida de beneficios que conllevaba para el comercio andaluz. De hecho, la única compañía que llegó a crearse durante el gobierno de Patiño, la Compañía Guipuzcoana, operó en una de las zonas marginales al área de comercio de las flotas y galeones, evitando así el choque con intereses seculares.

---

16. Ibíd., p. 204. **17.** *Proyecto para establecer una Compañía que hiciese el comercio en derechura de Cádiz a Filipinas,* AHN, Estado, leg. 3188, exp. 417. Existe otro ejemplar de este proyecto en la Biblioteca del Palacio Real de Madrid que lleva el título de *Reflexiones sobre las utilidades que podía conseguir la Monarquía española con el establecimiento de una Compañia de Comercio en las costas del Reino de Chile e Islas Filipinas,* BPR, Miscelánea de Ayala, ms. 2863.

A pesar de que este proyecto no llegara a aprobarse, la existencia de otros proyectos similares nos indica que existió un interés oficial por potenciar el tráfico con el archipiélago. En 1731 Patiño se interesó por una segunda propuesta que le presentaron los comerciantes de Sevilla para formar una compañía de comercio con las Filipinas, que finalmente no se llevó a cabo, y, dos años más tarde, el propio Patiño presentaba un tercer proyecto de compañía para Filipinas por iniciativa propia, aprobándose su constitución ese mismo año[18].

Las pretensiones de esta última compañía quedan reflejadas en el hecho de que el capital calculado para su funcionamiento era muy superior al de la Guipuzcoana, pues consistía en cuatro millones de pesos. Probablemente, esta elevada cantidad respondía a la voluntad de sus promotores de convertir las Filipinas en una puerta desde la que penetrar en el comercio asiático. La compañía obtenía la exclusividad del comercio con las Islas Filipinas y un permiso especial para comerciar en las Indias Orientales y puertos africanos de ambas costas, «y en todos los puertos, bahías, lugares y riveras donde las demás naciones trafican libremente. Sin que ninguna otra persona pueda realizar este tráfico bajo pena de confiscación de sus barcos, armas, municiones y mercancías a favor de la Compañía creada». Aunque debía pagar derechos de salida por las mercancías enviadas, la Compañía quedaba exenta de los derechos de tonelada, extranjería y media annata, y se le permitía adquirir productos orientales por valor de hasta 500.000 pesos. La cantidad de seda importada debía limitarse a cincuenta toneladas, que además solo podían venderse a los extranjeros, en un intento por proteger la industria española de la seda. Finalmente, la Compañía no llegó a iniciar sus actividades, tanto por las protestas de los comerciantes de Manila, como por la incapacidad de la Compañía de reunir el capital requerido, un obstáculo que, como venimos viendo, encontró la mayor parte de estas sociedades[19].

Así mismo, durante el gobierno de Patiño, en 1734, se constituyó una compañía en Galicia para introducir en España el palo de Campeche que se obtenía en Centroamérica como planta tintorera. La empresa no tuvo mucho éxito, por la poca envergadura de su flota y capital, que no podría competir con el sólido y arraigado comercio que los ingleses, de forma ilícita, venían practicando[20].

En opinión de Ana Crespo Solana, los responsables de los negocios relacionados con la Marina y las Indias durante las primeras décadas del siglo, desde Tinajero, Alberoni o Andrés de Pez hasta Patiño, intentaron superar las limitaciones establecidas en Utrecht introduciendo algunas innovaciones referentes al comercio y la navegación hacia las Indias que lograran mejorar las bases del monopolio, dentro de un programa mercantilista[21]. Todos ellos aspiraron a convertir la cabecera de las flotas en una importante base comercial y naval, y no parece que a priori se desestimara la idea de que fuera una gran compañía de comercio la encargada de lograrlo. De hecho, en los enfrentamientos entre Sevilla y Cádiz que siguieron al traslado de la Casa de Contratación, nuevamente se revisaron proyectos elaborados en el reinado de Carlos II, en los que se proponía la creación de una gran compañía de las Indias que compitiese con las grandes compañías mercantiles europeas[22]. Las circunstancias del momento no parecían aconsejar el desarrollo de tal compañía; sin embargo, el intento de Patiño de crear una compañía para el comercio de Filipinas, con base en Cádiz, así como el apoyo otorgado a la Compañía de Ostende, con la idea de situar su base en ese mismo puerto, parecen apuntar en esa misma dirección. Razones políticas y económicas podrían haber aconsejado el mantenimiento de las flotas y la creación paralela de compañías para comerciar en las áreas americanas que la Flota no lograba abastecer. Este comportamiento se mantendría en las décadas siguientes.

---

18. Geoffrey Walker, *Política española y comercio colonial,* p. 215. **19.** Ildefonso Pulido Bueno, *José Patiño,* pp. 259-269. **20.** Ibíd., p. 261. **21.** Ana Crespo Solana, *La casa de contratación.* **22.** Ibíd., pp. 109 y 110.

4 El debate sobre la conveniencia de las compañías: Gerónimo de Uztáriz y Miguel de Zavala y Auñón

Durante estos años salieron a la luz dos importantes escritos sobre el comercio español. El primero de ellos, al que ya hemos hecho varias alusiones, fue *Teórica y práctica de comercio y de marina,* de Gerónimo de Uztáriz, redactado en 1724. Contrario a la implantación de las compañías privilegiadas, las opiniones de Uztáriz sintetizan las de quienes por estos años se oponían a su establecimiento. El segundo de los escritos, *Representación al rey nuestro señor don Felipe V,* de Miguel de Zavala y Auñón, dedica una de las tres partes de que se compone la obra a defender la pertinencia de las compañías y replicar los argumentos más repetidos por sus detractores[1].

Al ocuparse de las compañías, para emitir su opinión sobre la conveniencia de establecerlas en España, lo primero que Uztáriz quiso señalar fue que la consecución de un comercio activo no dependía de que este lo realizaran flotas regladas, compañías privilegiadas o vasallos particulares, sino de que estuviera compuesto en su mayor parte de géneros hispanos, «en cuyo caso, no solo grangearíamos grandes caudales, sino que los conservariamos dentro de nuestro País»[2]. Como ha subrayado Pilar Pérez Cantó, si esta preocupación de Uztáriz por obtener una balanza comercial positiva retoma la obsesión de los arbitristas del siglo XVII por evitar que los metales saliesen del país, en pago a las mercancías extranjeras, ahora «el hincapié no estaba en la prohibición de la saca sino en la búsqueda de medidas favorecedoras del comercio de los naturales para que ésta no se produjese»[3].

La oposición de Uztáriz a la creación de compañías para el comercio americano, al menos con la forma que estas presentan en los proyectos enviados a la Corte durante esos años, debe ponerse en relación con su convicción de que la Corona debía retomar la dirección del comercio, dictando en el interior del Reino aquellas medidas que favorecieran el adelanto de las manufacturas y el desarrollo de las transacciones, manteniendo de cara al exterior una política arancelaria que estimulara y protegiera dicho desarrollo.

Uztáriz, como muchos de sus contemporáneos, consideró que los privilegios que poseían las compañías privilegiadas en Holanda o Inglaterra resultaban incompatibles con la constitución de la Monarquía española, pues requerían potestades que, además de ser consideradas tradicionalmente atributos de la soberanía real, resultaban innecesarias en las Indias Occidentales, gobernadas por la Corona hispana. En opinión del navarro, si la Compañía Holandesa de la India Oriental florecía tanto era por:

> «[...] ser casi soberana, y absoluta en sus direcciones, y particularmente en el dominio de los muchos Puertos, Provincias, y Colonias, que posee en aquellas Regiones, respecto de que nombra los Magistrados, los Almirantes, los Generales, y los Governadores: embia, y recibe Embaxadores de los Reyes, y Principes Soberanos; hace la Paz, y la Guerra, cuando quiere, de su propia autoridad; administra Justicia a todos, è instituye Tribunales, y Ministros, para que soberanamente, y sin apelación, lo hagan en su nombre; castiga, y absuelve los delitos; da recompensas dignas de la Grandeza de Reyes; establece Colonias; construye Fortalezas; levanta Tropas; mantiene Exercitos, y numerosas Guarniciones; apronta Armadas Marítimas, y labra moneda [...] conservando la República el derecho de Soberanía, dexa tácitamente el exercicio, y posesión de ella a los negociantes [...] pero estas grandes autoridades, gracias y privilegios, aunque muy essenciales para apoyo de Comercios tan ricos, no se pudieran dispen-

---

1. Miguel de Zavala y Auñón, *Representación al rey nuestro señor don Felipe,* 1732, RAH 9/3792. **2.** Gerónimo de Uztáriz, *Teórica y práctica de comercio,* cap. XXXIX, p. 90. **3.** M.ª Pilar Pérez Cantó, «El comercio trasatlántico: solución y problema», en José A. Armillas Vicente (ed.), *Actas del VII Congreso Internacional de Historia de América,* Diputación General de Aragón, Zaragoza, 1998, pp. 1752 y 1753.

> sar, sin grandes inconvenientes, en las Monarquías, ni en otros Reynos grandes, donde se creasen Compañías, y huviessen de comerciar en Provincias, en cuya pacífica possesión se hallan ya los príncipes sus Soberanos, y legítimos Dueños [...][4].

Si, al criticar todos ese poder acumulado en manos de las compañías, Uztáriz velaba por los intereses reales, ya hemos visto que no faltaban tampoco quienes temían, en caso de imponerse un sistema de comercio por compañías, por la seguridad de los capitales. A diferencia de lo que sucedía en Gran Bretaña, la Corona española tenía una concepción patrimonialista del Reino y no existía el contrapeso de un Parlamento que pudiera ejercer algún tipo de control sobre el gasto público y velar por los intereses de los grupos mercantiles.

A ello se añadía el ofrecimiento, que en algunos de los proyectos se hacía, de dotar al Monarca con unos ingresos fijos de carácter anual, como contrapartida a la cesión del cobro de las rentas reales, lo que encontraba en su contra la convicción de Uztáriz de la necesidad de restituir a la Corona la administración de los impuestos. Entre otros motivos, si al autor de la *Teórica* le preocupaba tanto el que las rentas reales estuvieran en manos de asentistas, y especialmente los aranceles a la importación y exportación de mercancías, era porque hasta el momento dicha cesión de la administración fiscal había significado que la política aduanera quedaba en manos de los particulares. Hemos de tener en cuenta que una gran parte de la *Teórica* perseguía convencer a sus lectores de la necesidad de imponer unas tasas aduaneras que, como en Francia o en Inglaterra, contribuyeran a expandir la actividad mercantil de la Península, protegiendo determinadas industrias y facilitando la salida de otras.

Uztáriz fue especialmente crítico con la gestión de Francisco Báez Eminente, encargado del arrendamiento de las aduanas andaluzas durante el reinado de Carlos II, por la herencia que había legado al primer Gobierno borbónico[5]. Además de facilitar en general la introducción de las mercancías extranjeras en el país, disminuyendo los derechos de entrada, Eminente estableció acuerdos por separado con cada una de las naciones, algunos de los cuales se mantendrían vigentes hasta finales del siglo XVIII, casi como *verdaderos tratados de comercio*[6]. Como ya mencionamos, lo más gravoso para la Corona fue que en los acuerdos de Utrecht, Inglaterra, apoyándose en la existencia de los *Convenios de Eminente,* solicitó que se mantuvieran los mismos derechos arancelarios que se pagaban en época de Carlos II en las aduanas de Cádiz y Puerto de Santa María, estableciéndose finalmente un arancel del 10% para todas las mercancías que se exportasen a España[7]. Si la necesidad de la Corona de obtener más ingresos con los que financiar su política europea la había inclinado hacia esta forma de organización de las aduanas que finalmente le permitía obtener ingresos fijos y por adelantado, Uztáriz criticaría esta óptica exclusivamente fiscalista, abogando por la introducción de criterios de política mercantil en el manejo de los aranceles. En su opinión, muchos de los obstáculos que había encontrado el desarrollo del comercio eran fruto de las ambiciones particulares de los arrendadores de las aduanas. Aun si lo que estos ofrecían a cambio de la administración del impuesto suponía a la Corona una cantidad mayor que la que arrojaría su recaudación, se debía primar ante todo una dirección política de los impuestos que favoreciera el desarrollo mercantil.

En este orden de cosas, si Uztáriz no consideraba oportuno que se aceptaran aquellas ofertas que pudieran presentarse para lograr el asiento de nuevas rentas, era lógica también su desconfianza hacia proyectos de compañía como el de Samuel Rognon, que mencionamos anteriormente. Uztáriz llegó a calificar sus pretensiones de ridículas, dada la total autonomía que solicitaba para su Compañía en la dirección de los negocios de la Monarquía hispánica y la escasa concreción en la definición de las medidas a tomar para lograr la

---

4. Gerónimo de Uztáriz, *Teórica y práctica de comercio,* cap. XXXVIII, p. 87. **5.** Ibíd., p. 245. **6.** Reyes Fernández Durán, *Gerónimo de Uztáriz (1670-1732). Una política económica para Felipe V,* Minerva Ediciones, Madrid, 1999, p. 229. **7.** Ibíd.

extensión del comercio y el desarrollo de las manufacturas que supuestamente garantizaba el proyecto. En su obsesión por que la Corona mantuviera el control de la economía nacional, se opuso también a que la fábrica de Guadalajara dispusiera de privilegios a perpetuidad, insistiendo en que una cláusula de su proyecto señalara que dicho régimen se mantendría solo en tanto el Rey lo permitiera.

Por otra parte, Uztáriz consideraba que las compañías, lejos de lograr la extensión del comercio, lo concentraban en unos pocos individuos. En su opinión, las compañías raramente realizaban ampliaciones de capital, de tal forma que los beneficios del comercio revertían solo en quienes habían adquirido acciones en el momento de constituirse la entidad; por el contrario, el sistema de Flotas y Galeones teóricamente ofrecía la oportunidad de participar cada año en el comercio americano, siempre y cuando se tuviera el capital o el género necesarios para hacerlo[8].

Aunque la realidad del comercio gaditano era otra bastante diferente, pues ni las flotas partían anualmente ni su comercio estaba tan abierto, lo cierto es que desde principios de siglo existía la voluntad de mejorar su funcionamiento, eliminar algunas de las trabas que dificultaban la participación de los particulares, como las aduanas provinciales, e incluso asemejar su funcionamiento al de las compañías. Bernardo Tinajero de la Escalera, al frente de la Secretaría del Despacho de Marina e Indias en la década de 1710, había contemplado ya la posibilidad de animar la participación en el comercio americano mediante la constitución de un fondo de acciones, sobre la base de la suma que necesitaba la flota para emprender el viaje. En él podrían participar incluso los extranjeros, y, para calmar desconfianzas, al modo de los reglamentos de las compañías extranjeras, se decretaría la imposibilidad de que las participaciones pudieran ser embargadas.

Finalmente, Uztáriz advertía del conflicto que podía suscitar con otras potencias la creación de las compañías privilegiadas en España: «mayormente si el comercio, que se intentase en esta forma, fuese tan estendido, que diese zelos al de otras potencias». Uztáriz ponía el ejemplo de las dificultades que venía encontrando el desenvolvimiento de la Compañía de Ostende. Debemos señalar que, aunque el autor se manifestaba en contra de la creación de compañías privilegiadas en España, por otra parte consideraba que Inglaterra y Francia debían apoyar el desarrollo de la Compañía de Ostende, pues en ella podían encontrar un cómodo contrapeso al dominio mercantil que Holanda ejercía en Asia. Las razones que Uztáriz señalaba para ello dan buena cuenta de la teoría política creada en torno a la búsqueda del equilibrio de poderes, como se puede apreciar en el párrafo siguiente:

> «[...] seria beneficio de Francia, Inglaterra, y aun de Portugal el tolerarla, y auxiliarla, fundandolo en la misma máxima de razón de estado, y conservación propia, que obliga à todos los Príncipes, y Repúblicas a disminuir las fuerzas de qualquiera que entre ellos aspira a Dominio universal ò que lo ha logrado ya, del modo que lo consiguieron los Asirios, Caldeos, Medos, Persas, Griegos, y Romanos, en cuya oposición se suelen confederar los más inmediatos al peligro, y buscan otros aliados, aun en parages remotos, para contrastar el poder grande, y ambicioso, que los amenaza, y moderarle de suerte, que pueda quedar igual, o inferior, y vivir todos seguros, conteniéndose cada uno en sus límites. Si el poder de los Holandeses, aunque grande en Europa, no llega a términos de dar este cuidado a los Principes, y Estados de ella, no por eso dexan de posser una especie de Monarchìa, ò Dominio universal en las Provincias Meridionales, Islas, y Mares del Asia, desde las Arabias, hasta el Japòn, sujetando, en algún modo, à sus leyes a muchas de las potencias de Europa, en todo lo que mira a aquel importante Comercio [...] y dispone a su arbitrio, avassallando Sobera-

8. Gerónimo de Uztáriz, *Teórica y práctica de comercio,* cap. XXXIX, p. 89; Reyes Fernández Durán, *Gerónimo de Uztáriz,* p. 187.

> nos, y conquistando, o sujetando espaciosos, y abundantes Países, después que abriò los fundamentos de su imperio con los despojos de Portugal, y le estendió, poniendo estrechos límites a la Jurisdicción, y Comercio de los ingleses, y frustrando, ò deteriorando el de los Franceses, y de otros Europeos; por cuyos motivos, y otros, parece aconseja la buena Política, que se unan Franceses, Ingleses y Portugueses, interesados, y agraviados [...][9].

No ocultaba Uztáriz que, rompiéndose de esta forma la hegemonía holandesa en Asia, se abría una puerta a la participación española en esta área. De hecho, Reyes Fernández Durán considera que la obra de Uztáriz se utilizó políticamente para dar a conocer el contenido del Tratado de paz que ya estaba negociado con Viena y que no se publicó hasta 1725, y para preparar a la opinión pública internacional respecto a dicho contenido. Mediante este Tratado, España ofrecía su apoyo a la Compañía de Ostende y el Emperador se comprometía a apoyar a España en sus reivindicaciones frente a para obtener la devolución de Gibraltar y Menorca.

La oposición de Uztáriz a la implantación de compañías privilegiadas en España se flexibilizaba también al tratar el comercio con las Filipinas, para mostrarse partidario de la creación de una compañía que, viajando por la ruta del Cabo de Hornos, lograra extraer la pimienta, canela, nuez moscada y clavo que tradicionalmente introducían en España las naciones extranjeras, con el consiguiente desequilibrio de la balanza comercial.

En cualquier caso, Uztáriz, entre las posibles reformas a realizar en el funcionamiento del comercio exterior, dio prioridad a la renegociación de los aranceles con las naciones europeas. Una de las principales preocupaciones de la *Teórica* fue la imposibilidad de España de seguir la política arancelaria proteccionista que tanto admiraba Uztáriz en otras naciones, a consecuencia de los compromisos adquiridos en Utrecht. En 1713 España había firmado con Inglaterra y Holanda unos tratados de comercio en los que se comprometía a mantener con estas naciones un arancel único del 10%, a la exportación e importación de cualquier tipo de producto. En opinión de Reyes Fernández Durán, el principal mensaje de la *Teórica* fue que en España debían estructurarse los aranceles españoles a la manera de los franceses e ingleses[10].

Siendo Uztáriz ministro de la Junta de Comercio y Moneda y secretario del Consejo de Indias, salía a la luz la *Representación al Rey nuestro señor Don Felipe V,* de Miguel de Zavala y Auñón. Este texto, junto con la *Teórica y práctica de comercio y marina,* constituye probablemente una de las obras más citadas durante las siguientes décadas entre los proyectistas que escribieron sobre el comercio americano.

La naturaleza y multitud de tributos que componen las rentas provinciales, la escasez de cultivos y la falta de comercio son las principales preocupaciones de la *Representación* de Zavala. El eje central de su obra es la modificación del sistema tributario, por la que se extiende la *contribución única* a Castilla. Zavala confiaba en que esta reforma lograría el adelanto de la producción y la consecución de un comercio activo, con géneros nacionales, como deseaba Uztáriz. La *contribución única* implicaba la necesidad de eliminar las rentas provinciales que asfixiaban las economías del común de la población, porque gravaban fundamentalmente el consumo y entorpecían los contratos y el comercio, imponiendo tasas excesivas sobre las transacciones[11]. Su propuesta de sustituir estas tasas por un solo impuesto que gravara la renta personal trasladaba una parte importante de los impuestos sobre las artes mecánicas y el comercio a la tierra. Por el contrario, consideró también la necesidad de favorecer la economía de los agricultores con medidas como el reparto de tierras del común, y, sobre todo, la libertad para exportar granos a los países amigos y el fin de la tasa sobre el precio del grano.

---

9. Gerónimo de Uztáriz, *Teórica y práctica de comercio,* cap. XXXVIII, pp. 87-89. **10.** Reyes Fernández Durán, *Gerónimo de Uztáriz,* p. 287. **11.** Sobre este aspecto en el desarrollo de las ideas económicas, véase Pablo Fernández Albaladejo, «El decreto de suspensión de pagos de 1739», p. 63.

Su reforma fiscal contemplaba también la necesidad de administrar de forma directa los impuestos, compartiendo aquí el rechazo de Uztáriz hacia los asentistas y administradores de impuestos. Esta coincidencia de opiniones se inscribe en otra convicción compartida por varios autores del momento: la de que la economía debía estar guiada por criterios «públicos» y no «privados»[12]. Es este aspecto el que permite vincular los escritos de Uztáriz y Zavala, aunque presenten notables divergencias al tratar diversos temas.

Una de ellas, la que precisamente nos ocupa en este momento, es la diferente consideración de ambos autores sobre las compañías privilegiadas. No obstante, ese marco ideológico común, la apuesta por una planificación y organización desde el Gobierno de la «economía nacional», otorga importantes matices a la defensa que realiza Zavala de las compañías privilegiadas para el comercio exterior.

Las compañías privilegiadas para el comercio exterior ocuparon la última parte del memorial de Zavala, sin que este emplazamiento restara importancia a su propuesta. Su defensa de las compañías aparecía, únicamente, después de haber expuesto las reformas económicas que consideraba necesarias para adelantar el comercio, la agricultura y la industria. Al situar en primer lugar todas sus sugerencias para incrementar la producción y los intercambios, solventaba el autor, en su defensa de las compañías privilegiadas, una de las principales pegas planteadas por otros escritores a la implantación de estas instituciones en España: la falta de manufacturas propias, a la que, por ejemplo en opinión de Uztáriz, no daba solución la creación de compañías, aportando estas, por el contrario, nuevos inconvenientes. En contraposición, señalará Zavala y Auñón:

> «Cessando los tributos de las rentas Provinciales, como he propuesto, aumentándose los ganados, y labores, y la Fábrica de sedas; y facilitandose el tráfico, y las manifacturas entre los vassallos, queda España en una admirable disposición, para establecer un Comercio universal, ventajosisimo al que hacen todas las demas Naciones; porque en ningún reyno, de cuantos oy logran el Comercio más floreciente, concurre la natural proporción de circunstancias, que en nuestra Península; ya lo miremos, respecto a los frutos que sirven a la naturaleza, ya lo consideremos, según los materiales precisos para el Arte»[13].

No ignoraba el autor la escasa capacidad de España en aquel momento para abastecer las colonias con manufacturas nacionales, ni el hecho de que, al menos en una primera etapa, los barcos de las compañías realizarían un comercio compuesto en gran parte de manufacturas extranjeras. Sin embargo, consideró que, puestas en práctica las medidas adecuadas que irían fomentando las producciones locales, las compañías ofrecían, como ventaja de partida, conseguir revertir los beneficios del comercio americano en favor de España, en lugar de seguir beneficiando fundamentalmente a las naciones rivales[14].

En relación con este supuesto efecto positivo de las compañías sobre la producción nacional, Montserrat Gárate Ojanguren afirma acerca de los logros de la Compañía Guipuzcoana de Caracas, la única en marcha en el momento en que escribe Zavala, que, aunque la Compañía fue, sin lugar a dudas, un centro económico generador de diferentes demandas, capaz de crear en torno a ella un flujo de bienes, servicios y capitales, no llegó a establecerse una relación de dependencia entre la producción local o regional y el tráfico mercantil realizado por sus navíos. La Guipuzcoana, en sus viajes de ida, transportó fundamentalmente artículos europeos demandados por el mercado colonial, cuya adquisición en buenas condiciones facilitaba la localización geográfica de San Sebastián y las exenciones forales que hacían de esta plaza un lugar idóneo para la reexportación. No resulta tampoco extraño, dadas las ne-

---

12. Ibíd., p. 61. **13.** Miguel de Zavala y Auñón, *Representación al rey nuestro señor don Felipe,* pp. 190 y 201. **14.** Ibíd., pp. 257-260.

cesidades de la sociedad colonial, que los tejidos europeos, con todas las ventajas que por el momento presentaban respecto a los nacionales, ocuparan un lugar bastante más importante en los navíos de la Compañía que los productos siderúrgicos del país[15]. Volveremos a este aspecto al referirnos a la Compañía de la Habana y a la Compañía de Barcelona, pero adelantemos que los resultados fueron muy similares. A pesar de ello, la capacidad del comercio por compañías de fomentar la producción naval y lograr un tráfico fluido con los territorios de ultramar era para Zavala una ventaja importante sobre el sistema de comercio que venía funcionando, independientemente de que durante los primeros años la carga siguiera estando compuesta fundamentalmente de mercancías no nacionales[16].

Zavala valoró también en su memorial el incremento de rentas que supondrían para el Monarca los derechos de entrada y salida de las mercancías, logrando las compañías el monopolio efectivo del comercio americano. América aparece ya en la *Representación* de Zavala como motor clave para la recuperación española.

A esas ventajas económicas, se añadía una serie de consideraciones políticas sobre los beneficios de las compañías y sobre su adecuación al Gobierno de la Monarquía Católica.

Junto con la capacidad de estas instituciones de lograr una mejor explotación de los frutos que ofrecían los territorios de ultramar, especialmente en aquellas zonas donde los extranjeros venían extrayéndolos de contrabando —este era el caso de la Compañía Guipuzcoana y el cacao venezolano—, le interesó mucho al autor la capacidad de las compañías de contribuir a la defensa del territorio americano.

Razones políticas y, sobre todo, la necesidad de mantener la paz con Gran Bretaña, posición política que también defendió Patiño, aconsejaron a partir de 1732, el mismo año en que se publicaba la *Representación* de Zavala y Auñón, una política de relativa tolerancia ante el comercio practicado por los comerciantes británicos en América, de acuerdo con lo establecido en los Tratados de comercio firmados por potencias, o de forma ilegal. Este último caso englobaba el comercio que realizaban los propios comerciantes al amparo del «Asiento» y del «Navío de permiso», pero también el practicado por comerciantes privados en abierta competencia con los anteriores[17]. En ese contexto de cierta permisión hacia el contrabando, en el que no estuvieron ausentes las protestas de los guardacostas, durante el mismo año de 1732, se elevaron las protestas de los ingleses ante los intentos el año anterior de crear desde Sevilla una Compañía para el comercio con las Filipinas[18], proyecto que finalmente no se llevó a cabo.

La publicación de la obra de Zavala ese mismo año podría estar respondiendo al reconocimiento de la precaria posición de España en el juego de equilibrios europeo. Obligada a buscar una alianza con Inglaterra, comprometía a cambio la posibilidad de llevar a cabo una reforma efectiva en el funcionamiento de la Carrera de Indias. No dudó Zavala en señalar a lo largo de esta última parte de su *Representación* los beneficios que obtenían otras naciones si España seguía manteniendo su ineficaz sistema de comercio con los territorios de ultramar, y también, no obstante, el derecho de la Monarquía a variarlo de acuerdo con criterios más «modernos», defendido, por otra parte, en términos de justicia: «persuadirnos a que unas Naciones tan políticas, y racionales, solo por intereses, a que no tiene ningún derecho de justicia, quieran valerse de la fuerza, y de la tyrania, para impedir a un Soberano Independiente, que

---

15. Montserrat Gárate Ojanguren, *La Real Compañía Guipuzcoana de la Habana*, p. 367. **16.** Defendió también Zavala las compañías por su capacidad de reunir los pequeños capitales dispersos. Los trabajos que se vienen realizando sobre las compañías han prestado también atención al comportamiento del capital en el momento de salir a la venta las acciones. Los estudios realizados en el caso de la Compañía Guipuzcoana, la Compañía de la Habana y la Compañía de Barcelona coinciden en señalar la dificultad de las compañías a la hora de reunir fondos suficientes para iniciar sus acciones. veánse Montserrat Gárate Ojanguren, *Comercio ultramarino e Ilustración. La Real Compañía de la Habana,* Real Sociedad Bascongada de Amigos del País, San Sebastián, 1993, pp. 32-48, y José M.ª Oliva Melgar, *Cataluña y el comercio privilegiado con América,* p. 141. **17.** Peggy K. Liss, *Los Imperios Trasatlánticos,* pp. 28-30. **18.** Jean McLachlan, *Trade and Peace,* p. 193, nota 84, capítulo 4. Esta autora menciona que, junto con la preocupación de Gran Bretaña ante la posibilidad de que se estableciera un comercio que pudiera dañar los intereses británicos, pesó también el que comerciantes católicos irlandeses, establecidos en Sevilla, estuvieran dispuestos a aportar parte de su capital a la empresa.

establezca entre sus mismos vasallos las reglas políticas, y económicas que le convengan, es hacerles una injuria tan grande, como atribuirles desde luego el sacrílego intento de ser transgresores del derecho natural de las gentes»[19].

Otros beneficios que resultarían de la creación de las compañías serían el restablecimiento de la marinería y, consecuentemente, el fortalecimiento del poder de la Monarquía:

> «Se restablecería la Marinería, de que tanta necesidad tenemos; porque siendo robusto el Comercio de la mar, es consequancia precisa, la aplicación a este exercicio; y bolverían por este medio, à hacerse las Esquadras de V.M. tan respetables, como lo fueron en los passados siglos, de que al passo que nos han quedado la memoria con el dolor, nos consuela la esperanza, viendo la aplicación que ay de algunos años a esta parte a restablecerlas»[20].

Como Uztáriz, Zavala consideraba también que el comercio se había convertido en la actividad que determinaba el poder de las naciones:

> «No intento, Señor, ponderar aquí los grandes beneficios que conducen à un Reyno los Comercios: pues sabemos todos, que son tan precisamente necessarios, que assi como sin la sangre, no puede vivir el hombre, sin el comercio no puede conservarse el mundo; y que en la acertada direccion de practicarlo, consiste la grandeza, y el poder de los Monarcas: cuya verdad nos estan repitiendo muchas veces las Potencias mas políticas de Europa, reduciendo a este importantisimo fin, todos los consentimientos de una paz, o los motivos de una guerra»[21].

Y también, como el navarro, consideraba necesaria una política arancelaria proteccionista. Su defensa de las compañías no excluía, por tanto, el establecimiento por parte del Gobierno de ciertas directrices económicas que guiaran en general la actuación del comercio. A nuestro modo de ver, en el Memorial de Zavala y Auñón, las compañías se inscriben ya en un plan de actuación guiado por la economía política que va más allá de la voluntad de recaudar fondos. Es, de nuevo, como señalaba Fernández Albaladejo, el paso de una política económica fiscalista a otra mercantilista:

> «Para el comercio fuera de España, me parece debieran formarse los Aranceles, con la idèa de que en todos aquellos frutos, o géneros, que no conviene que se introduzgan, ni se extraygan, se observe rigorosamente la paga de los derechos, según están arreglados por los Aranceles Reales; y al contrario a todos los frutos de que abunda España, y necesitan otros Reynos, y nos conviene que tengan salida, para que se aumenten, como a todas las ropas que se fabricaren en nuestra Provincias, y se extrageren a otros dominios, se haga una gracia considerable en los derechos de salida»[22].

Zavala defendió las compañías, presentándolas como la fórmula más apropiada para agilizar las transacciones y poner en circulación los capitales existentes, paliando la ausencia de cultura mercantil en España de la que se lamentaban los contemporáneos, y estimulando su aparición. De hecho, en alusión directa a los miembros del Consulado andaluz, Zavala criticó la tendencia de sus comerciantes y descendientes a adquirir los hábitos de la aristocracia y a abandonar las ocupaciones mercantiles: «*el caudal que viene de Indias a beneficio de los Comerciantes, no llega à nietos*»[23]. A pesar de ostentar el Consulado andaluz el monopolio de un comercio tan importante como era el de Indias, su actividad no contribuyó, en lo que hu-

---

19. Miguel de Zavala y Auñón, *Representación al rey nuestro señor don Felipe,* p. 242. **20.** Ibíd., p. 261. **21.** Ibíd., pp. 185 y 186. **22.** Ibíd., p. 189. **23.** Ibíd., p. 209.

biera sido esperado, a animar la circulación monetaria y, con ella, según era ya creencia extendida, al fomento de la economía:

> «[...] los Comerciantes de Indias, por lo común, en logrando un caudal considerable, con las excesivas ganancias que facilita aquel Comercio, crían a sus hijos con una decencia muy sobresaliente, y sin aplicación a los tratos en que se emplearon sus padres; o queda la muger con hijos, incapaces de continuarlos, o les falta la inteligencia; y assi, van gastando del fondo libremente; y por consecuencia, se van disminuyendo las ganancias, y los caudales, y quando llega a los nietos, apenas queda la memoria»[24].

Enriqueta Vila Vilar ha destacado, en un trabajo sobre los hombres de comercio que componían el Consulado sevillano en el siglo XVII, la tendencia de la Institución a renovarse continuamente, ante la desaparición de sus comerciantes; esta era debida, en ocasiones, a las quiebras sufridas, pero también a la tendencia de los mismos, una vez enriquecidos, a abandonar la profesión mercantil y convertirse en propietarios de bienes inmuebles[25]. A ello se sumaría la inclinación del Consulado a los negocios que no eran puramente mercantiles, como el de *prestamistas-rentistas-asentistas* de la Corona, o el de compradores de juros, originando una *fortuna inmovilizada* que se adscribía a mayorazgos[26]. Zavala y Auñón consideró que la creación de las compañías podía remediar la falta de circulación monetaria:

> «Si estos caudales estuviessen en el cuerpo de una Compañía, como lo practican las demas Naciones, poco importa, que el hijo del Comerciante tuviesse o no tuviesse aplicacion, o inteligencia [...] pues el caudal siempre comerciaría sin disminuirse, ni variarse las ganancias. Y quando fuesse tal el desorden de los herederos que quisiesen sacar su contingente del cuerpo de la Compañía, havria quien se lo comprasse, dándoles ganancia, y sin que los fondos de la Compañía se minorassen para el traspaso de estas acciones, que es lo que practican los demas reynos, y provincias comerciantes; y por esto trascienden sus ganancias a la posteridad, siendo cada día más crecidas»[27].

Zavala propuso la creación de compañías con privilegios especiales para realizar el comercio en una determinada zona o con un determinado producto, pero no en un régimen de exclusividad. En nuestra opinión, esta particularidad indicaría que, ya en este momento, el debate sobre las compañías discutía no solo la conveniencia de su implantación, sino el tipo de sociedad mercantil que debía crearse de acuerdo con las doctrinas económicas del momento[28]. Zavala distinguió las sociedades de comercio, constituidas por comerciantes que aportaban sus fondos y variaban las reglas de su dirección de acuerdo con su voluntad, de las compañías de comercio, que, además de contar con un fondo mucho mayor, tenían un reglamento que, además de necesitar la aprobación del Monarca, regía su actuación mientras se mantuviese en funcionamiento, precisando cualquier modificación un nuevo permiso del Monarca[29]. De esta manera, al menos en teoría, el comercio, financiado por los particulares, estaba dirigido *políticamente* desde el Gobierno, como defendía Uztáriz. Sin que esa supuesta autonomía del Gobierno a la hora de planificar su economía fuera en absoluto plena, un análisis de los reglamentos de las compañías constituidas durante estas décadas sí permite vislumbrar la intervención del poder político en el funcionamiento de las mismas. Tendremos ocasión de verlo.

---

24. Ibíd., p. 209. **25.** Enriqueta Vila Vilar, «El poder del consulado sevillano y los hombres de comercio en el siglo XVII: una aproximación», en Enriqueta Vila Vilar y Allan Kuethe (eds.), *Relaciones de poder,* pp. 25 y 26. **26.** Ibíd., pp. 29 y 30. **27.** Miguel de Zavala y Auñón, *Representación al rey nuestro señor don Felipe,* pp. 209 y 210. **28.** Ibíd., p. 201. **29.** Ibíd., p. 203.

La *Representación* de Zavala y Auñón ofrece respuestas a la mayor parte de los argumentos que emplearon los detractores de las compañías. En conjunto, podríamos señalar que la obra respondió a tres interrogantes: si la formación de las compañías era posible en España, si su establecimiento resultaba compatible con el sistema político español y si sus efectos serían perjudiciales o beneficiosos para el comercio español.

En relación con la primera de ellas, la posibilidad de que se desarrollaran con éxito las compañías en España, Zavala no compartía la idea generalizada de que los españoles no eran gente inclinada al trabajo y al comercio. Consideraba más bien que la causa de que no se dedicaran mayoritariamente a esta actividad era la cantidad de obstáculos, analizados en la primera parte de la obra, que impedían el adelanto de las fábricas y el desarrollo de las manufacturas. Zavala y Auñón creía que, para lograr una mayor estimación del comercio, el Monarca debía anular las leyes que impedían la obtención de ciertas distinciones a quienes se dedicaban al mismo. Aun así, el autor insistiría en que la participación en las compañías debía distinguirse de otras actividades mercantiles, en las que dicha actividad se ejercía de forma directa[30].

En cuanto a la oposición del resto de las naciones a la creación de estas compañías, otra de las dificultades que generalmente se oponían a su implantación, Zavala consideraba que el fortalecimiento de la Monarquía, tras la aplicación de las reformas que sugería, permitiría afrontar con éxito las amenazas externas.

Una Monarquía más fuerte, fruto de la aplicación del conjunto de reformas económicas contenidas en la primera parte, pero también de la creación de compañías, disminuiría la desconfianza que reinaba en España hacia estas sociedades, procedente en muchos casos del temor a que el Monarca pudiera acudir a los fondos de la compañía para financiar nuevas campañas bélicas. Saneada y crecida la Hacienda, gracias a las reformas propuestas en su Memorial, disminuía el peligro de que el Rey pudiera servirse de los fondos de la compañía para socorrer las urgencias de la guerra o desatender sus compromisos financieros con ellas:

> «Este es el objeto de mi representacion desde el principio: pues todo cuanto expongo se encamina a que logrando los Vasallos un alivio grande sean otro tanto más crecidos los fondos de la Real Hacienda; y dexando lo que en apoyo de este intento hemos tratado, en la primera, y segunda parte de esta obra, digo, que solo con lo que produciera el Comercio, practicado por Compañías, havria caudal suficiente para cualquier desempeño muy considerable; y esto se comprehende facilmente, si hacemos reflexión al aumento que tendrian todas las rentas de V.M en el establecimiento numeroso de las Fabricas; porque estas hacen consecuencia a los frutos que se consumen, y a los individuos que se emplean; y sera triplicado el importe de las rentas Reales, en el considerable aumento de salidas, y entradas por los Puertos, sin que tengan lugar los fraudes ni los contrabandos; porque en el methodo con que se dirigen las Compañías, no puede practicarse. Y si passamos la consideración à lo que produciera el Comercio de Indias, no sería difícil hacer concepto del excesso; porque será infinito más lo que se lleve a aquellos dominios, y correspondiente lo que se trayga a España, reduciendo a este Comercio solo, quanto disfrutan las demás Naciones»[31].

La compatibilidad de las compañías con el sistema político español, la segunda de las interrogantes a las que, en nuestra opinión, responde la obra de Zavala, no fue reducida por el autor únicamente a la mayor o menor cuantía de los fondos aportados por las compañías a la Monarquía. Más interesante desde un punto de vista político es la condición superior que con-

30. Ibíd., pp. 225-227. **31.** Ibíd., pp. 229 y 230.

cede a estos establecimientos mercantiles sobre otro tipo de asociaciones, tanto por los fondos que procuraban al Monarca, como por los beneficios que resultaban al común de la población, de tal forma que la obligación de garantizar su seguridad se convertía en un límite natural a la capacidad de actuación de la Corona. Esta consideración le lleva a distinguir las compañías de otros acreedores *particulares,* entre los cuales se encontrarían, por ejemplo, los arrendadores de rentas, convirtiéndose las primeras en una especie de «negocio semipúblico» o de interés público al que se debe garantizar protección. O dicho de otra manera:

> «La justicia que tienen estos acreedores particulares en sus instancias, y en sus quexas, puede desfigurarse facilmente, quando llega à los oídos de V.M. y de sus Ministros, no solo con las suposiciones, que ya he dicho, sino con la razón de bien común que se pretextare para dilatarles su satisfación; pero las quexas, y las instancias que hiciessen las Compañías, si experimentàren algún daño, no pudiendo desvanecerse con ninguna razón del bien común, como ya he dicho, llegarían à los oìdos de V.M. muy esforzadas»[32].

Tal vez, Zavala y Auñón admiraba el papel adquirido por los comerciantes en otras naciones, como en Gran Bretaña, donde gracias a la representación en el Parlamento podían controlar el gasto público, y por tanto la capacidad de la Corona de perjudicar los intereses privados. Pero en el contexto de la Monarquía católica se seguía apelando a criterios de justicia para garantizar la seguridad de los capitales invertidos en la compañía:

> «[...] aun quando sucediesse un empeño inevitable de un gasto tan preciso, que dependiesse de su providencia el resguardo de la Religión, la defensa del honor de V.M y de todo el Reyno, y que la Real Hacienda no tuviesse caudal bastante para ello, no me parece que seria preciso, ni conveniente, ni quedaría muy assegurado en el concepto de V.M. el Ministro que intentasse socorrer estas urgencias, con daño de la Compañía».

Incluso Zavala proponía la creación de una ley general que garantizara la seguridad de los capitales de la compañía, sancionando con dureza a cualquier persona, incluidos los ministros del Monarca, que, directa o indirectamente, perjudicaran los intereses de estas sociedades mercantiles[33].

Además de asegurar el compromiso del Monarca de garantizar el fondo de las compañías y la devolución de los préstamos que pudiera obtener de ellas, el proyecto de Zavala trataba de asegurar la integridad del capital invertido en la compañía, y por lo tanto la buena marcha de esta, garantizando que, con determinadas excepciones, las penas aplicadas a los socios por cualquier delito no podrían cobrarse sobre el dinero de la compañía, ni tampoco sus deudas, y que los accionistas podrían disponer de las ganancias (que no del principal) en cualquier momento[34].

Finalmente, abordando la repetida incompatibilidad de los privilegios de las compañías con los derechos del Monarca, Zavala y Auñón consideraba que las compañías hispanas, comerciando en dominios españoles, ni precisaban las prerrogativas concedidas a las sociedades inglesas u holandesas para establecer su comercio en territorio extraño, «entre sugetos que profesaban otra Religión, y reconocían otro soberano», ni era conveniente que se hicieran cargo de la defensa de un territorio sujeto a la soberanía hispana[35].

Como Uztáriz, Zavala y Auñón consideró que las razones que generaban el mal estado del comercio eran que no se fabricaban en la Península los géneros que se necesitaban en las Indias, y los altos precios que alcanzaban las mercancías españolas frente a las

---

32. Ibíd., pp. 232. **33.** Ibíd., pp. 232-235. **34.** Ibíd., p. 235. **35.** Ibíd., pp. 236-238.

extranjeras. Ambas circunstancias se traducían en un comercio pasivo y en que los caudales que el mismo generaba no permanecieran en España. Su propuesta, como medio único para obtener el rendimiento de las Indias, era la creación de compañías que cubriesen las líneas de tráfico hacia Tierra Firme y Nueva España, respetando el área comercial adjudicada previamente a la Guipuzcoana[36]. Ante la falta de manufacturas con las que realizar dicho comercio, la creación de compañías fue presentada también como una solución transitoria, que permitía, al menos, reunir el capital necesario con el que adquirir de manos de los extranjeros las mercancías necesarias para abastecer el mercado americano, impidiendo que fueran los extranjeros quienes hicieran ese comercio a través de Cádiz:

> «[...] comprarían de primera mano las ropas que necesitassen, y aunque el precio de ellas saldría para los extrangeros, se quedarían en España las ganancias, que suelen ser algunas veces, aun más que el valor del principal; lo que oy no sucede porque como son suyos los generos y van de su quenta en cabeza de nuestros comerciantes, se llevan el valor, y las ganancias»[37].

36. Ibíd., p. 257. **37.** Ibíd., p. 258.

5 El comercio y la guerra con Inglaterra en la década de 1740

El esfuerzo de Patiño por disminuir el contrabando inglés en el continente americano desembocó en la que se conoce como *Guerra de la Oreja de Jenkins,* en 1739, que los ingleses justificaron como respuesta a los continuos ataques de los guardacostas españoles a sus navíos. Más allá de los abusos que, de hecho, se producían en la vigilancia ejercida por los oficiales españoles, una vez más se hacía presente la creciente importancia del comercio en las relaciones internacionales. En el estallido del conflicto pesó mucho la influencia de la opinión pública británica, los intereses de los armadores y otros fabricantes, y las presiones de quienes, en Gran Bretaña, perseguían una mayor participación en el mercado americano en nombre de la libertad de comercio. Muchos comerciantes esperaban que la guerra animara la demanda de manufacturas o favoreciera la industria de construcción de navíos. Significativamente, entre quienes se oponían al enfrentamiento se encontraban los que tenían intereses en las compañías de comercio, que encontraban mayores ventajas en la paz y el mantenimiento del statu quo[1]. El hecho es que durante la guerra aumentó el volumen de comercio británico y se fortaleció la marina.

En cambio, para España, que terminó participando en la Guerra de Sucesión austriaca (1740-1748), el conflicto bélico supuso sobre todo la forzada flexibilización de su sistema de comercio con América[2]. Los continuos ataques a las colonias, así como el peligro de que los convoyes fueran interceptados por el enemigo, hicieron necesaria la sustitución de la flota por el envío de «registros sueltos», y la variación de las rutas habituales por otras que, como la de la vía de Cabo de Hornos, resultaban menos peligrosas y permitían abastecer áreas desasistidas por las antiguas líneas de tráfico seguidas por la flota. Aunque en 1757 se restableció el envío de los galeones a México, la suspensión de las flotas en 1740 significó, en la práctica, su desaparición definitiva, y la consolidación del abastecimiento de la América meridional, a partir de ese momento, por navíos sueltos.

La suspensión del régimen de Flotas desató el conflicto entre los defensores del viejo sistema y quienes se beneficiaban de las innovaciones o vieron en el comercio directo, que permitían los «registros sueltos», una cierta liberalización del comercio, que podía traducirse en el incremento de los intercambios. Una muestra de los conflictos, que, de hecho, provocó la autorización de los registros, fueron las protestas del Consulado de Lima ante la llegada a Callao, en 1743, de tres navios que, con el permiso del Rey, habían seguido la ruta del Cabo de Hornos hasta llegar al puerto peruano. El Consulado, defendiendo su antiguo monopolio, pretendía que las embarcaciones no despacharan sus mercancias en tanto ellos no hubieran dado salida a las suyas, importadas por la vía de Panamá. Entre los muchos documentos de protesta que se elevaron a la Corte, destacan el *Memorial a S. M. con algunas reflexiones acerca de la decadencia del comercio con América y medios para volverlo a su antiguo esplendor*[3]*,* redactado entre 1747 y 1749; el *Informe de D. Manuel Clemente Rodríguez Requejo sobre navegación y comercio de España con América*[4]*;* el *Discurso sobre el estado del comercio del Perú el año 1739*[5]*,* o el *Manifiesto que hizo al Ministerio de Indias un sujeto versado en materias de comercio*[6]. Todos ellos ofrecen una buena muestra de los argumentos desarrollados por quienes solicitaban el restablecimiento del sistema de flotas y galeones.

Sin embargo, la experiencia de comercio directo con América de los «navíos de registro» sueltos, que, si no era nueva, sí se había visto incrementada al hacerse indispensable para asegurar el abastecimiento de América durante la guerra, creó el clima adecuado para la

---

1. Peggy K. Liss, *Los imperios trasatlánticos,* pp. 29-36. **2.** Antonio García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano,* Escuela de Estudios Hispano-Americanos, CSIC, Sevilla, 1976, p. 369. **3.** Biblioteca Nacional, ms. 20271/2. **4.** BPR, Miscelánea de Ayala, ms. 2819. **5.** BPR, Miscelánea de Ayala, ms. 2816. **6.** BPR, Miscelánea de Ayala, ms. 2863.

proliferación de peticiones que, en nombre del comercio de las provincias periféricas de la Península, o incluso desde América, solicitaban la creación de compañías privilegiadas. Estas peticiones generalmente eligieron como posible mercado, siguiendo la tónica de la Guipuzcoana de Caracas y calculando las posibilidades de obtener una respuesta positiva, aquellas zonas peor abastecidas por el comercio gaditano, cuyo comercio no perjudicaba los intereses monopolísticos y a las que, de hecho, se venían enviando registros sueltos desde finales del siglo XVII.

Cualquier alteración de los circuitos tradicionales provocaba a priori la resistencia de aquellos grupos que podían verse afectados negativamente por las innovaciones. Jose María Mariluz Urquijo ha estudiado los diversos intentos realizados desde principios de siglo por parte del Consulado de Bilbao por lograr la concesión de una compañía de comercio que abasteciera las provincias de Buenos Aires, Tucumán y Paraguay, y ha demostrado que fueron los intereses de los comerciantes limeños, uno de los tres vértices que componían el comercio de flotas y galeones, los que impidieron que llegara a constituirse dicha compañía.

En un proyecto de finales del siglo anterior, de Cerdeño y Monçon, en el que se pretendía crear una compañía de comercio que abasteciera toda América, aunque contemplaba el envío anual de dos navíos a Buenos Aires, la carga se limitaba a 3.000 pesos de lencerías, lanas, sedas, telas preciosas y sal, de forma que, cubriendo las necesidades de la tierra, la cantidad enviada no alcanzara a satisfacer las de la vecina Potosí. Se evitaba así invadir un mercado, el potosino, de cuyo abastecimiento se venía encargando el Consulado limeño.

En la década de 1720, el propio Patiño, como presidente de la Casa de Contratación, defendió los intereses de los feriantes de Portobelo, asegurando al entonces Virrey del Perú, el Marqués de Castelfuerte, que, por lo tocante a la limitación y numero de los buques que se destinaban al registro de Buenos Aires, el Monarca había mandado limitar la carga a lo que necesitaran las provincias de Buenos Aires, Tucumán y Paraguay[7].

En relación con Buenos Aires, el proyecto más importante fue el que presentara, en nombre del Consulado de Bilbao, José Zavala y Miranda, al finalizar la década de 1730[8]. Frente a la navegación por medio de «registros» sueltos que venía practicándose con Buenos Aires, Zavala subrayaba las ventajas que ofrecía una compañía que mantuviera un tráfico mucho más regular, como, por ejemplo, que el envío continuo de navíos al que se comprometía la citada compañía aseguraría una mejor defensa de la zona. Además, a diferencia de los dueños de los navíos, que generalmente solo eran propietarios de una parte de la carga, los miembros de una compañía eran menos corrompibles, al estar sus intereses estrechamente ligados a los de la misma. Finalmente, el autor defendía que, mientras que en el caso de los navíos sueltos, una vez agotada la carga, el área geográfica a la que abastecían volvía a ser objeto de las actividades del contrabando, la compañía suponía un comercio más ordenado, con una afluencia de navíos más regular, que limitaba los beneficios del comercio ilícito.

Otro proyecto, probablemente elaborado durante estos años, fue el presentado por un grupo de comerciantes matriculados en la Carrera de Indias para practicar el comercio directo con Buenos Aires, Paraguay y Tucumán[9]. Su propuesta de limitar su actividad al envío de un navío con un patache cargado con 200 toneladas, de las cuales 150 estarían compuestas de mercaderías y las restantes de víveres, perseguía seguramente evitar las suspicacias de los comerciantes limeños. No obstante, solicitaban la potestad de internar hierro, en estado bruto o labrado, y acero, utilizado como enjunque, para aprovisionar las minas de Chile y Potosí, una vez cubiertas las necesidades de las tres provincias «del permi-

---

7. José María Mariluz Urquijo, *Bilbao y Buenos Aires,* pp. 61 y 62. **8.** Joseph de Zavala y Miranda, *Manifiesto que al M.N. y M. Leal Señorío de Vizcaya, en su Junta General de Guernica, presenta su diputado en la Corte de Madrid [...] con puntual relación del principios, progreso y estado de la pretensión de su orden entablada sobre establecer en la Villa de Bilbao comercio u otras de la América,* Madrid, 1743, AHN, Osuna, 4260. **9.** *Pliego de capitulación que dieron D. Pedro de la Paz y otros cargadores matriculados de la Carrera de Indias, para establecer una Compañía de Comercio de España con Buenos Aires, Paraguay y Tucumán,* BPR, Miscelánea de Ayala, ms. 2864, f. 34.

so». De la misma manera, solicitaban la potestad de cargar cuero, sebo y lana de vicuña, entre otros efectos, y la de poder adquirir estas mercancías a quien se las vendiera a un precio más ventajoso, sin estar obligados a comprarlas a ninguna persona determinada, cabildo o comunidad. Es evidente que con ello se perjudicaban determinados privilegios o monopolios, y tal vez en ello radique la causa de que este proyecto tampoco se llevara a la práctica.

En términos generales, el temor por parte de los comerciantes limeños a que el proyecto pretendiera la entrada secreta de mercancías en Chile y en Perú, desde Buenos Aires, impidió la creación de un compañía de comercio para esta área, a pesar de que en muchos aspectos participaba de las mismas condiciones que habían hecho necesaria la Guipuzcoana en Venezuela: a la vez que ofrecía interesantes productos para el comercio, se caracterizaba por una presencia permanente del contrabando.

Las mismas condiciones cumplía la isla de Cuba, y, tal vez porque su comercio representaba un peligro menor para los Consulados de Lima, México o Cádiz, en este caso si llegó a constituirse la Real Compañía de la Habana[10].

Si en los origenes de la creación de la Compañía de Caracas estuvo el comercio del cacao, en el caso de la Compañía de la Habana, el asiento de tabacos fue la causa fundamental de su fundación.

Siguiendo a Montserrat Gárate Ojanguren, la creación de la Compañía estuvo antecedida por la concesión de algunos asientos, en la época de Patiño, para realizar el comercio del tabaco, como el que disfrutara Juan Antonio Talla Piedra en 1734. En 1739 el asiento se traspasaría a Juan Bautista Iturralde, que había sugerido ya la posibilidad de convertir el asiento en una gran empresa mercantil, que, además de encargarse en exclusiva del comercio del tabaco, realizaría otras operaciones.

Por fín, en diciembre de 1740, se aprobaba el reglamento de la Compañía por el que quedaba encargada del abastecimiento de géneros europeos a los habitantes de Cuba, así como de la adquisición de tabacos para abastecer a la metrópoli. Además, a la Compañía se le concedía la potestad de adquirir azúcar cubano y cueros, y transportarlos a la isla, así como el compromiso de conducir pertrechos a la Habana para la construcción de navíos, abastecer el presidio de la Florida y encargarse del establecimiento de guardacostas en Cuba[11]. Siendo Cuba una de las principales puertas de entrada a los Reinos de Guatemala y Tierra Firme, la Compañía quedaba encargada también del fomento y defensa de la isla.

En la creación de esta Compañía se refleja el intento del Gobierno de compatibilizar el interés de los particulares por participar en el comercio americano, con la voluntad de sus ministros de intervenir de forma más eficaz en el diseño de este comercio, de forma que arrojara ventajas tanto económicas como políticas. En este sentido, es posible identificar una secuencia temporal en la evolución de las compañías, en la que paulatinamente se aprecia una mayor intervención de los gobernantes, puesto que, como señala Gárate Ojanguren, si el Consulado donostiarra había sido el encargado de diseñar el modelo de compañía que deseaban sus promotores, «en el caso de la Compañía de la Habana fue el Monarca o sus ministros quienes reglamentaron absolutamente todo»[12].

Paradójicamente, en estos mismos años, la Guipuzcoana, como recompensa a los servicios prestados a la Corona durante el conflicto, de defensa de las costas venezolanas y transporte de tropas, víveres y municiones, conseguía la exclusividad del tráfico con la provincia de Caracas. A este privilegio se añadiría, en 1744, el de que sus navíos pudieran volver directamente a Pasajes, enviando desde allí la cantidad necesaria para abastecer de cacao a Andalucía y Madrid. No obstante, la negativa que obtuvo a otras peticiones y, sobre todo, el traslado de su sede a Madrid al iniciarse la década de 1750, al igual que le sucedería a la

---

10. Para el estudio de esta Compañía, veáse la citada obra de Montserrat Gárate Ojanguren, *Comercio ultramarino e Ilustración.* **11.** Ibíd., p. 22. **12.** Ibíd., p. 23.

Compañía de la Habana, confirman la voluntad de la Corona de asumir el control de los negocios económicos de la Península.

En cualquier caso, entre los beneficios que la Compañía de la Habana proporcionó a la Corona no estuvo tampoco, o al menos de manera fundamental, el fomento de la producción nacional. Tampoco fue esto una condición impuesta para su creación. Más importantes parecen haber sido para la Corona los recursos financieros que le proporcionaba la concesión del asiento, así como el compromiso, por parte de la compañía, de transportar a la metrópoli los bajeles que debía fabricar en la Habana. De esta forma, como señala Gárate Ojanguren, se combinaban intereses hacendísticos, las necesidades crecientes de la armada hispánica y las aspiraciones económicas de la empresa; concretadas estas últimas en el asiento de tabaco y en la posibilidad de abastecer la isla con géneros europeos, entre los que nuevamente figuró una cantidad importante de mercancías extranjeras. De hecho, al igual que la Guipuzcoana, la Compañía de la Habana tuvo que acudir, para reunir el capital suficiente con el que iniciar sus operaciones, a préstamos de particulares, que, en ocasiones, se tradujeron en el adelanto por parte de firmas extranjeras de los textiles que requería la Compañía[13].

Otro escrito que respondería, aunque no únicamente, a las condiciones creadas por la guerra es el proyecto de compañía presentado por un criollo peruano: Victorino Montero del Águila.

Si en la Península el monopolio gaditano recibió las mayores críticas por parte de aquellas provincias que querían establecer un comercio directo con América, y especialmente por parte de aquellas que, como Guipúzcoa, Vizcaya o Barcelona, por su desarrollo industrial y comercial, se hallaban en mejor condiciones para realizarlo con éxito, también en América el monopolio mercantil que ejercían los Consulados de México y Lima empezó a recibir ataques por parte de grupos criollos que se hallaban excluidos, o recibían menos beneficios, del tráfico de flotas y galeones. Un escrito dirigido en 1747 a José Carvajal y Lancaster por un criollo peruano, Victorino Montero del Águila, proponía la creación de una compañía comercial, con sede en Lima, que sustituyera en la dirección del comercio peruano al Consulado limeño[14], y emprendiera una reforma mercantil en beneficio tanto del Monarca como del Virreinato.

En una argumentación muy similar a la que en la Península utilizaron los detractores del régimen de flotas y galeones, Montero sostuvo que las leyes que regían el comercio ultramarino habían quedado anticuadas. Ante el aumento del contrabando, el interés cada vez mayor de las naciones europeas en el territorio americano y en su comercio, y los conflictos bélicos que dificultaban el tránsito de los barcos por el Atlántico, urgía la introducción de cambios en la política mercantil que había seguido la Corona hasta el momento.

La compañía proyectada por Montero debía encargarse tanto del comercio interior como del comercio con la Península. Además, la compañía debía actuar también como un banco, para cubrir las necesidades financieras de la minería, principal recurso del Virreinato peruano. Los propietarios de las minas, como él mismo denunciaba, carecían del capital que requería la explotación minera, lo que les hacía dependientes de los llamados *aviadores,* comerciantes y prestamistas que facilitaban el dinero a cambio de fuertes intereses o de una participación muy considerable en los beneficios. La reunión de capitales que supuestamente lograría la compañía jugaría el doble papel de dinamizar el comercio en el Virreinato peruano y solucionar los problemas de la minería.

En relación con el comercio con la Península, Montero aconsejó la desaparición de la ruta de Panamá, y el traslado del tráfico de los navíos a la ruta del Cabo de Hornos. Esta ruta, adoptada ya por muchos de los «registros» sueltos, se había mostrado mucho más segura duran-

---

13. Montserrat Gárate Ojanguren, *Comercio ultramarino e Ilustración.* **14.** Montero incluyó su proyecto en un escrito más amplio, que, con el título de *Estado Político del Perú,* incluía un análisis de los principales males que aquejaban al Virreinato peruano (tomo 13 de la colección Zegarra, Biblioteca Nacional de Lima).

te los enfrentamientos bélicos, y muchos de los proyectos de compañía elaborados en la Península aconsejaban su adopción. La otra novedad importante que aparecía en el proyecto de Montero era su propuesta de que la compañía se encargara también del comercio de Filipinas. Siguiendo la idea de algunos proyectos peninsulares, anteriormente citados, que habían propuesto el establecimiento de una compañía en Cádiz que, encargándose del comercio de las islas, eliminara el que ejercían en ellas otras naciones, Montero sugería que ese comercio lo realizara la compañía propuesta, intercambiando los frutos de la tierra que producían Chile y Perú por las manufacturas filipinas. Según menciona el proyecto, eran los holandeses quienes venían abasteciendo las Filipinas de esos productos en detrimento del comercio hispano.

Puesto que la compañía iba a encargarse de todo el tráfico interior del Virreinato, su proyecto mercantil implicaba una ruptura del monopolio que ostentaba el Consulado de Lima. Montero representaba los intereses de quienes participaban en el comercio interprovincial sin pertenecer al círculo del Consulado. En este último grupo se incluían tanto los grandes comerciantes, como los que practicaban en el interior un comercio al por menor, y que dependían de los primeros. Montero denunciaba las facilidades que estos comerciantes proporcionaban al contrabando, muchas veces en connivencia con el propio Consulado:

> «La falta de los abiertos comercios, y tener V. Mag. este reyno à el pupilage de los galeones, es conveniencia de los regatones (que estos son los que se llaman Comercio del Peru) pues además de que en retardandose los galeones, salen a buscar los Contravandos (dexando este comercio de delitos) que conveniencia tiene V. Mag. que mientras no llegaron los Galeones, o la Feria no se hiciera ésta por la guerra, que la impidió, o porque los mismos Regatones, de que se compone el Consulado, coechassen a un Virrey porque creyese, y dixesse, que no havia Millones para levantar las feria de Portovelo mientras ellos vendian a subidos precios sus rezagos [...]»[15].

Montero proponía, además, al referirse al comercio interior del Virreinato, que el tráfico marítimo, siguiendo la costa del Pacífico, jugara un papel mayor en el abastecimiento del Perú. Con ello se lograba racionalizar el comercio de un Reino, diría Montero, donde «lo mas de su Poblacion habitan, como el cangrejo, por la orilla». Con el fomento de este tráfico se lograba, además, sustituir las *recuas de mulas* por una renovada marinería.

Su defensa del régimen de monopolio, contemplado para la proyectada compañía, se apoyaba en la idea de que la compra de acciones permitiría, a diferencia de lo que sucedía con el comercio ejercido por el consulado limeño, que los beneficios de las actividades mercantiles se extendieran a un número mucho mayor de personas[16]. Montero preveía la constitución de un capital inicial compuesto por una aportación de las cajas reales de 500.000 pesos, más el 5% del capital de aquellos comerciantes cuya fortuna sobrepasara los 20.000 pesos, que estarían obligados a participar en la Compañía en esa proporción[17]. Al igual que planteaban los proyectos peninsulares, Montero veía en la compañía una forma de canalizar los capitales de los eclesiásticos, las rentas de la tierra y otras fortunas, capitales ociosos que, de otra manera, no se invertían en el comercio o en otras actividades productivas. Confiaba en que la participación real actuara como ejemplo, animando la participación de la nobleza.

Para el estudio de las doctrinas económicas resulta particularmente interesante constatar las coincidencias que existen entre las opiniones de este criollo, que escribe a finales de la decada de 1740, y las de quienes entonces sostenían la defensa de las compañías en la Península. La consideración que Montero tiene del comercio, dejando atrás planteamientos bullonistas, queda reflejada en sus palabras:

---

15. Montero del Águila, *Estado del Perú,* f. 42v. **16.** Ibíd., f. 45r. **17.** Ibíd., f. 27r.

«Nadie duda, que el alma de los mayores Imperios de la tierra, es el estado de los Comercios [...] que no se tiene por feliz la Dominación, donde Amaltea vertió su Cornocopia, sino donde Mercurio almacenó su industria[18]. No solo se ha de emplear el cuidado en lo que es Plata, y Oro, también ha de cultivar la razón lo que son los frutos [...] lo que intenta mi Proyecto, es, que igualmente se trabajen las Minas, se alienten los Comercios, se aumenten las Navios, se comuniquen las Costas, que la Naturaleza hizo hermanas, y han vivido separadas por la ambicion»[19].

Montero esperaba que, del adelanto del comercio, resultara también el de la agricultura y el de la industria. Sobre esta última, Montero adoptaba o se atenía a la concepción del papel que, según los autores mercantilistas, debían jugar las economías coloniales. Por ello, cuando el autor contemplaba el desarrollo de las industrias locales, estaba pensando en una serie de telares de lino o lana de vicuña que no resultaban competitivos para la producción de la metrópoli. En cuanto a la agricultura, Montero confiaba en que el comercio con Filipinas estimularía su cultivo, al ofrecer una salida para su producción.

Entre los beneficios que lograría el Monarca, el autor limeño subrayaba que, con una mayor afluencia de barcos, y un mejor abastecimiento del Virreinato, cesaría el fluir continuo de metales preciosos hacia otras naciones, producido gracias al comercio que estas ejercían, lícita o ilícitamente, para abastecer al Virreinato. A ello se añadía el que la compañía podría abastecer México, navegando por el Pacífico, cuando los conflictos bélicos impidieran el paso de los navíos por el Caribe. Otras ventajas serían el fomento de la fábrica de navíos, en los astilleros del Mar del Sur, estimulados estos por el crecimiento del tráfico, o el ahorro de los gastos de mantenimiento de los buques de guerra que acompañaban a la flota y que, a veces, por el mal funcionamiento del régimen de flotas y galeones, permanecían varios años en un mismo puerto, con el consiguiente deterioro de su estado.

Pero, además, Montero subrayaba todos los beneficios políticos que iban a resultar de la constitución de la compañía. El primero, la «civilización» de las zonas menos colonizadas del Virreinato, con lo que aumentaba también el mercado potencial para los productos europeos; así, indicaba que:

«Traer a vida política quantas gentes ocultan hoy las Sierras, y Desiertos en la pobreza, y ociosidad; los que se mantienen con groseros alimentos, gastarían estofas; los que visten toscos sayales, comprarian texidos mas costosos, y por satisfacer con estos alhagos sus pasiones, trabajarian los que hoy se contentan en una debil ociosidad de vicios [...] se ilustraba de advertencias el candor de las gentes, se hacian comunicables los Desiertos, racionales las Fieras, poblacion las Selvas, y erigía V.Mag. Un Gigante Cuerpo de Soberanía, y poder, con los mismos fondos, que hoy hace pobreza, y peligra el desconcierto»[20].

El comercio no solo provocaría ese efecto entre las poblaciones indígenas, sino que proporcionaría empleo a los criollos que, por falta de ocupación, solo encontraban una salida, apropiada a su posición, en el estado eclesiástico. La crítica, tan repetida por los ilustrados hispanos, al aumento continuo del estado eclesiástico, con la consiguiente disminución de las rentas del Monarca, servía en este caso para defender la creación de una compañía de comercio: «[...] ni los pobres hacen el mejor vasallaje, ni la suma de eclesiasticos, buena Monarquía; y solo el sistema de Compañia, hará ricos los vasallos».

A ello se añadían las ventajas que resultaban, para el gobierno político del Virreinato, de la comunicación más frecuente entre la Península y el Perú. No solo las mercancías arribarían con mayor regularidad al Virreinato. Incrementada la navegación y el comercio, e implan-

18. Ibíd, f. 26. **19.** Ibíd., f. 39v y 40r. **20.** Ibíd., f. 31v.

tada la nueva ruta que proponía Montero, también lo harían los Virreyes, obispos y oidores, en menos tiempo y menor gasto, mejorando así la administración del territorio.

Finalmente, Montero hacía una velada defensa de la libertad del comercio, que sugiere que todavía no existía de forma clara una división entre los defensores de las compañías privilegiadas y los partidarios de establecer mayores libertades. Montero incidía en que el problema del Virreinato no eran los salarios bajos, sino los altos precios que alcanzan las mercancías europeas debido a su escasez, y lamentaba que durante las primeras décadas del siglo, cuando los franceses, gracias a sus pactos con la Corona, lograban enviar al Virreinato un número considerable de barcos, la concurrencia de mercancías hubiera hecho bajar el precio de las mismas, hasta arruinar a algunos comerciantes. Convencido de que la libre concurrencia de barcos terminaba por ajustar de forma natural los precios, Montero señalaba que el Rey debía temer menos la libertad de comercios que la falta de ellos:

> «Quanta mayor máxima es, traer libre el comercio, para que atropellándose la ambición de las Naciones, sea la concurrencia de sus manufacturas las que den sus mercadurías a los mismos precios con poca diferencia que en Londres, y Amsterdam: este sera el medio de traerlos mas fatigados, dando dos navíos de Ropa por la misma Plata, que hoy les damos por uno»[21].

Parece bastante claro que los contactos mercantiles que se establecieron entre el Virreinato peruano y la Península, gracias a la llegada de los navíos de registro, durante la primera mitad del siglo, debieron abrir algunas brechas en el monopolio ejercido por el Consulado gaditano. Valentín Vázquez de Prada recuerda que, durante esas décadas, los comerciantes americanos se habían acostumbrado a surtirse directamente desde España, enviando dinero para la compra de mercancías, que les iban directamente consignadas, en perjuicio de los miembros matriculados en el Consulado de Cádiz[22]. Esos contactos minaban también el poder de los comerciantes del Consulado limeño, pues en algunos casos los productos que traían los navíos de registro entraban en competencia con los productos que venían de Panamá. El Consulado limeño intentó presionar en 1747 para que dos navíos peninsulares no pudieran vender sus mercancías hasta que ellos no hubieran dado salida a las suyas que traían de Panamá. Aunque no podemos saber a ciencia cierta hasta qué punto esos nuevos contactos mercantiles constituyeron el contexto en el cual Victorino Montero elaboró su proyecto de compañía, lo cierto es que fue él, precisamente, quien se encargó de la defensa de los intereses de los dos navíos peninsulares, frente a las presiones del Consulado limeño[23].

21. Ibíd., f. 43v. **22.** Valentín Vázquez de Prada, «Las rutas comerciales entre España y América en el siglo XVIII», *Anuario de Estudios Americanos,* vol. XXV, Sevilla, 1968, pp. 147-241. **23**. Véase *Alegación jurídica-política y defensa eficaz hecha a favor de los comerciantes de Cádiz que passaron con tres navíos por el Cabo de Hornos al Puerto del Callao el año passado de 1743 con licencia de Su Majestad [...] Escriviola oficiosamente Don Victorino Montero del Aguila;* hemos tomado la cita del trabajo de Guillermo Lohman Villena, «Victorino Montero del Aguila y su Estado Político del Reyno del Perú», *Anuario de Estudios Americanos,* vol. XXXI, 1974, pp. 751-807.

6 El comercio en tiempos de paz: hacia una mayor flexibilización del monopolio

A lo largo de la década de 1740, se sucederían los proyectos que, reconociendo el papel menor ejercido por España frente al resto de las potencias marítimas, y en un clima de desprestigio de la política belicista mantenida por Felipe V desde principios de siglo, planteaban soluciones al estado del comercio, que, sin aportar novedades sustanciales que pudieran conducir a nuevos conflictos bélicos, contribuyeran al fortalecimiento económico —y por tanto político— de la nación. Tal es el papel que, en nuestra opinión, Juan Amor de Dios concedió a las tres compañías mercantiles que proyectó en 1741, dentro de su obra *Enfermedad crónica y peligrosa de los reinos de España y de Indias*[1].

Junto a las manifestaciones de admiración por las compañías mercantiles holandesas y la defensa de la compañía por acciones como modelo adecuado para paliar la falta de fondos aplicados al comercio en España, el escrito ofrece una relación de exportaciones e importaciones españolas, que persigue la mejora del comercio desde planteamientos mercantilistas. Dos son los objetivos: disminuir el número de manufacturas introducidas en los territorios de la Monarquía por las naciones extranjeras, fomentando las propias, y conseguir que las exportaciones e importaciones se realicen con navíos españoles.

La creación de tres compañías, del Norte, de Levante y de Poniente, como propone el autor en la obra, no implicaba la liberalización del comercio americano, es decir, la libertad de todos los puertos españoles para comerciar con América. El comercio directo con América solo podría realizarlo la Compañía de Poniente establecida en Cádiz. No obstante el mantenimiento del monopolio gaditano, el proyecto de Juan Amor de Dios buscaba un mejor aprovechamiento de los intercambios con el continente, mediante la creación de otras dos compañías, que contribuirían con sus actividades a incrementar las mercancías destinadas a América y que, además, como había planteado ya Zavala y Auñón, aunque tuvieran que adquirir las mercancías de los extranjeros, lo harían directamente ganando el flete. A este último fin serviría también el compromiso de la Compañía del Norte de encargarse de la construcción de navíos en los puertos y bahías de Guipúzcoa, costas de Asturias y Galicia.

La Compañía del Norte se encargaría del comercio con los reinos y repúblicas del norte de Europa, dando preferencia a las importaciones de géneros y materias primas necesarios para la construcción de los navíos, como cáñamos, linos o maderas. La Compañía de Levante se encargaría del comercio en el Mediterráneo, concurriendo a su comercio las mercancías importadas por la anterior, como las telas de lienzo fino, los encajes o las muselinas. Al igual que la anterior compañía, a cambio del permiso de comercio obtenido, se comprometía a fomentar las fábricas en la región. Así mismo, debía evitar los intercambios con Venecia, Persia y costas de Egipto, donde comerciaban el resto de las potencias europeas. La prudencia de Juan Amor de Dios, traducida en el mantenimiento del monopolio gaditano o el respeto a los intereses mercantiles de las naciones extranjeras, respondía, en nuestra opinión, a la necesidad de garantizar un período de paz en el que poder llevar a cabo las reformas interiores que muchos demandaban. A esto se unía el agotamiento de la política revisionista de Felipe V en Europa, que, hasta el momento, no había arrojado unos resultados muy positivos. Esa misma prudencia y, como en el caso de Zavala y Auñón, el reconocimiento de la falta de manufacturas españolas y otros géneros demandados por los territorios americanos serían la causa de que el autor aconsejara que se siguiera permitiendo, a través de Cádiz, la participación de los extranjeros en el comercio de Indias:

---

1. Juan Amor de Dios, *Enfermedad crónica y peligrosa de los reynos de España y de Indias,* Real Academia de la Historia, 9/5614

> «[...] reflexion que por política y cercana al derecho de gentes debe tener lugar con las reglas de la prudencia que sabe conciliar el interés propio con el de las Naciones estrangeras y evitar la desconfianza y resentimiento»[2].

No obstante, el más importante propagandista de la paz y de las ventajas mercantiles que podía obtener España teniendo de su lado a las potencias más importantes sería José de Carvajal y Lancaster, del que nos ocuparemos más adelante.

Al iniciarse la década de 1740, vieron la luz los *Diálogos familiares de agricultura indiana entre un irlandés católico y un escocés protestante, donde se encuentra la piedra filosofal y medicina universal del contagio o enfermedad que los españoles padecen en su comercio de las Indias,* obra de Marcelo Dantini[3]. Su proyecto se apoyaba en el análisis de la realidad española y de los males que arrastraba el comercio hispano, planteados a lo largo de un diálogo ficticio entre los personajes que dan título a la obra: un irlandés católico y un escocés protestante, unidos por su participación en el comercio colonial español.

El proyecto de Dantini defendía la necesidad de habilitar nuevos puertos en la Península para el comercio directo con América, a la vez que suponía una elección de las compañías privilegiadas como fórmula adecuada para la realización de dicho comercio. Dantini reconocía en las excesivas contribuciones que, contradiciendo el espíritu del Real Reglamento, se le habían exigido al comercio desde 1720 una de las causas que impedían su adelanto. Sin embargo, el personaje escocés, con el que se identificaba el autor, se mostraba más pesimista que aquellos que sostenían que la disminución de gavelas, de cientos y de aduanas interiores y exteriores, podría lograr, por si sola, el restablecimiento de los telares y el fomento de las manufacturas. Dantini veía únicamente en las compañías privilegiadas el medio para lograr la inclinación de los españoles hacia ambas actividades.

Quizás el aspecto más interesante del texto sea la presentación de las diferentes opciones que se barajaban para reformar el comercio: desde la creación de una gran compañía, que se encargaría de toda la actividad mercantil, hasta la liberalización total del comercio entre España y América. En relación con la primera de estas opciones, Dantini reproducía un supuesto proyecto para establecer una única compañía en Cádiz, así como la respuesta del Monarca oponiendo a su realización las limitaciones impuestas a la Corona en los Tratados de paz. En cuanto a la posible liberalización del comercio, Dantini consideró que la falta de manufacturas y de inclinación hacia el comercio la hacían imposible; por contra, las sociedades por acciones, localizadas en diferentes provincias españolas, aparecían como el modelo adecuado para lograr el adelanto de las fábricas[4].

Otros aspectos relevantes del proyecto serían su defensa de las compañías establecidas ya en España. En relación con la Compañía Guipuzcoana, Dantini destacó el incremento de los derechos reales y la contribución de la compañía a la defensa de la región venezolana[5]. En cuanto a la Compañía de la Habana, creada un año antes, Dantini defendió el establecimiento de su sede en la Habana para lograr la participación de sus naturales, y contestó a quienes temían que la ubicación de la Compañía facilitara el comercio directo con el resto del continente, que la creación de una guarnición de 2.000 hombres disuadiría a los contrabandistas[6].

Como Amor de Dios, expresó su admiración por la Compañía Holandesa de las Indias Orientales, destacando su capacidad para reunir en su constitución las pequeñas sociedades ya existentes, hasta lograr un crecido fondo, que le había permitido apoderarse de una buena parte del comercio del sur asiático. En ese sentido, incluyó una crítica a la Compañía de Honduras por lo limitado de su capital, tal como habían señalado otros autores.

Respecto a la reiterada objeción sobre la incompatibilidad de las compañías privilegiadas con el sistema político de la Monarquía hispana, al lesionar estas las prerrogativas

---

2. . Ibíd., p. 190 r y v. **3.** José Miguel Delgado Barrado, *Fomento portuario y Compañías privilegiadas.* **4.** Ibíd., p. 234. **5.** Ibíd., p. 199. **6.** Ibíd., p. 225.

reales, Dantini, como Zavala y Auñón, consideró que la posibilidad de las compañías españolas de establecer su comercio en territorios pertenecientes a la Monarquía hispana hacía innecesarios los privilegios de que estas disfrutaban en otras naciones europeas, y que, generalmente, se justificaban por su necesidad de formar nuevas colonias desde las que practicar el comercio, y por el gran dispendio que requerían para establecerse y costear las fortificaciones y conducción de soldados que requería su defensa[7].

Como señalábamos al referirnos a la obra de Juan Amor de Dios, el máximo defensor de las ventajas mercantiles que España podía obtener teniendo de su lado las potencias más importantes y evitando, por el contrario, los conflictos con ellas fue, sin duda, José de Carvajal y Lancaster[8]. Su ascenso a la Secretaría de Estado en 1746 representa una segunda etapa en el desarrollo de los proyectos de compañías, por la acogida favorable que daría a los mismos desde su cargo de gobierno, y por el debate que en tales circunstancias se generó sobre su conveniencia. En la práctica, tendría más éxito en la creación de «compañías privilegiadas de comercio y fábrica» que como promotor de «compañías de ultramar».

El *Testamento político* de José Carvajal y Lancaster[9], el escrito en el que de un modo más extenso desarrolla la defensa de las compañías, había aparecido en 1745, cuando aún no había terminado la Guerra de Sucesión austriaca. Se trata, no obstante, de un programa pensado para aplicarse en tiempos de paz, en el que se resumen y culminan algunos de los planteamientos reformistas que venían desarrollándose desde principios de siglo; en palabras de José Miguel Delgado Barrado, «un proyecto político ajustado a las necesidades de España a finales del reinado de Felipe V»[10].

Carvajal entendía que la política internacional de España debía combinar el mantenimiento de la paz, que traería la recuperación económica del país, con la negociación y revisión de las condiciones impuestas a España en Utrecht. José Miguel Delgado Barrado considera que, en el plano de la política exterior, el mayor logro de Carvajal fue introducir el factor económico en las negociaciones diplomáticas, diseñando para ello un plan de alianzas internacionales que permitieran a España obtener las mejores ventajas y, sobre todo, mantener la integridad territorial de su Imperio ultramarino[11]. En el proyecto político de Carvajal, reaparece la búsqueda de una alianza duradera con Inglaterra, que ya había defendido anteriormente Alberoni; aunque, en el caso de este último, parecen haber primado más los intereses dinásticos que una concepción integral de los territorios de la Monarquía hispánica, que considera también los intereses americanos.

Inglaterra venía condicionando las posibilidades españolas de adelantar y reformar su comercio. Al amparo del «asiento de negros» y de su «navío de permiso», Inglaterra comerciaba directamente con América y obtenía información de primera mano sobre sus enclaves mercantiles. Pero, además, la imposición a España de unas aduanas fijas a los productos ingleses desde finales del siglo XVII[12] impedía a esta última desarrollar una política aduanera acorde con los principios proteccionistas que venían practicando otras naciones. Por otra parte, Inglaterra aparecía como una aliada imprescindible, de cara a proporcionar ayuda para defender la siempre amenazada integridad de los territorios americanos. Esa misma capacidad de su Armada la convertía en una peligrosa enemiga, extremadamente interesada en lograr un cómodo acceso al mercado americano, por una vía o por otra.

---

7. Ibíd., pp. 223 y 224. **8.** Véase una interpretación de la obra de José de Carvajal, y un análisis detenido de su pensamiento, en José Miguel Delgado Barrado, *El proyecto político de Carvajal*. *Pensamiento y reforma en tiempos de Fernando VII,* CSIC, Madrid, 2001. **9.** José de Carvajal y Lancaster, *Testamento político o idea de un gobierno católico (1745),* en José Miguel Delgado Barrado (ed.), Servicio de Publicaciones de la Universidad de Córdoba, Córdoba, 1999. **10.** José Miguel Delgado Barrado, *El proyecto político de Carvajal.* **11.** M.ª Victoria López-Cordón, «Carvajal y la política exterior de la Monarquía española», en José Miguel Delgado Barrado y José Luis Gómez Urdañez (eds.), *Ministros de Fernando VI,* Servicio de Publicaciones de la Universidad de Córdoba, Córdoba, 2001, pp. 23-44. **12.** Alejandro de Cantillo, *Tratados, convenios y declaraciones de Paz y de comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas españoles desde el año 1700 hasta el día,* Imp. de Alegría y Charlain, Madrid, 1843.

Enemigo de los arrendadores de aduanas, a los que consideraba mucho más comprometidos con sus intereses particulares que con los generales de la nación, Carvajal se mostraría partidario de una política aduanera acorde con las doctrinas económicas de fomento de las manufacturas que, ya desde el siglo XVII, se venían imponiendo en otras naciones, pero no despreció tampoco las posibilidades de negociación que un uso discriminado de las mismas le proporcionaba en el campo de las relaciones internacionales.

Es en este marco de su estrategia política, en la que prima la diplomacia sobre el enfrentamiento directo, en el que debe situarse su defensa de la creación de compañías privilegiadas para el comercio con América. Las compañías debían establecerse en diferentes provincias españolas, manteniendo el sistema de flotas y galeones para el comercio con México y Perú. Se trataba así de evitar un nuevo enfrentamiento con las naciones europeas, «que hicieran un atentado si vieran que se les cortaba este material de sus tesoros. Déjese ésto al modo de comercio que tienen y déjese en Cádiz, que allí le quieren los extranjeros, para que nos dejen criar fuerza en lo demás»[13]. Hasta ese punto había llegado el reconocimiento de la importante participación de las naciones extranjeras en el comercio con el continente americano, a través del monopolio gaditano.

Como sucede en el proyecto de Dantini, la principal ventaja proporcionada por el comercio de compañías, frente a las flotas, galeones y registros sueltos, era para Carvajal la de la mayor asiduidad en la llegada de los barcos a América, con la consiguiente disminución de las ganancias de los contrabandistas:

> «[...] ¿no es mejor que para el Estado tener 500 vasallos ricos que 50 riquísimos? Nadie lo puede negar, pero ni aún ésto consiguen, porque queriendo llevar mucho nuestros cargadores, por lo ceñido de las cargas facilitan a los extranjeros, que están en los rincones ofreciendo lo mismo a menor precio, que lo despachen y les den muchas gracias. Abunden nuestros géneros a precios cómodos y veran como se destierra el contrabando, que ninguno se expone a sus graves penas sin esperar utilidades cuantiosas, y así jamás se piense en limitar los cargazones a nadie»[14].

Cavajal definió el Comercio de Cádiz como «compañía informe o mala», acusando a sus comerciantes de apoyar los intereses de los extranjeros para los que trabajaban como testaferros. Consideró necesario, para combatir el contrabando, abastecer adecuadamente la población americana, y únicamente la disminución de impuestos y mayores facilidades en la navegación podían lograrlo. Criticó el obligado retorno de todos los barcos a Cádiz por el peligro que suponía para los tesoros que transportaban, así como el número de derechos, toneladas y otros impuestos que, grabando en exceso los productos que se exportaban a Indias, proporcionaban no pocas ventajas a los contrabandistas. Ante la oposición que mantenían algunos sobre la falta de capitales en España para emprender el comercio por compañías, argumento repetido hasta la saciedad, Carvajal defendió la capacidad de estas instituciones mercantiles por acciones de reunir capitales dispersos[15].

Quienes proyectaron las compañías consideraron que la falta de capitales comerciales o industriales, un problema que en todo caso no era exclusivo de España, podía paliarse en una primera etapa con la participación del Monarca como principal accionista. A renglón seguido, muchos, entre ellos Zavala y Auñón o el propio Dantini, consideraron la necesidad de abolir las normas que impedían a la nobleza participar en las actividades mercantiles. Carvajal sostuvo que el Rey debía contribuir al éxito de las compañías mediante la compra de acciones, la cesión de armas, cañones y navíos y la concesión de privilegios fiscales, como la libertad de derechos de importación durante diez años. Debía abrirse, asimismo, la posibilidad de que las corporaciones religiosas, muchas de ellas poseedoras de importantes capitales, pu-

13. José de Carvajal y Lancaster, *Testamento político,* pp. 118 y 119. **14.** Ibíd., p. 111. **15.** Ibíd., p. 114.

dieran participar como accionistas; y, en esa misma línea, que también las corporaciones civiles, ciudades y villas, cabezas de partido, etc., pudieran dedicar una parte de sus fondos a la compra de acciones y elegir diputados que les representaran en las Juntas Generales. En cualquier caso, Carvajal fue muy consciente de la dificultad de reunir el capital necesario para que las compañías pudieran emprender sus actividades, razón de más para no impedir la participación extranjera, ni perjudicar en exceso sus intereses: «porque [...] en muchísimos años no puede la España llegar a tener fondo bastante para el Comercio de Indias, y que aun cuando llegara a esto, siempre necesitaría de algún apoyo para defender las Indias».[16]. Sin duda, los acuerdos políticos y mercantiles jugaron una baza importante a la hora de garantizar la integridad del territorio americano. En este intento por introducir reformas en el comercio con América, sin perjudicar en exceso los intereses de potenciales enemigos, en 1753 Carvajal llegó a defender la creación de una compañía que tendría en exclusiva el comercio con América durante diez o quince años, y en la que Inglaterra podría participar hasta con un 10% del capital. Probablemente, de esta concesión cabía esperar una posición más ventajosa en las negociaciones por la devolución de Gibraltar y Mahón[17]. A ello cabe añadir que Carvajal consideró que, a diferencia de lo que sucedía con el monopolio gaditano, el capital extranjero invertido en unas compañías proyectadas desde la Administración podía aplicarse, por ejemplo, al fomento de las manufacturas que buscaban los reformistas[18].

Carvajal consideró que las compañías debían exportar prioritariamente los productos de su provincia para lograr «aumentar manufacturas y desterrar los extrangeros»[19]. Para que la creación de las compañías se tradujera en el fomento de las manufacturas locales, Carvajal proponía que se las obligara a embarcar productos o géneros de su provincia, excepto cuando carecieran de ellos y fueran necesarios para el abastecimiento de las provincias americanas. En este caso, la compañía estaba obligada a pagar un 2% de habilitación si se trataba de productos de otras provincias españolas, y hasta un 4% si se trataba de reinos extraños. De lo anterior se deduce que las compañías estarían liberadas de todo derecho de extracción, siempre y cuando dieran salida a las manufacturas y productos locales.

La adjudicación de un área geográfica a cada compañía provincial parece dar respuesta a las relaciones mercantiles, previamente establecidas mediante la práctica del comercio directo, así como a las dificultades que ya habían aparecido en proyectos similares. Por ejemplo, Carvajal contemplaba la creación de una compañía en Bilbao o Castro para proveer a las provincias de Buenos Aires, Paraguay y Tucumán, precisando que no podrían internarse, más allá de estas, «ni una vara de cinta»; con estas limitaciones, una vez más se recogían las reticencias del comercio de Lima ante las novedades que pudieran resultar perjudiciales para sus intereses.

En relación con la creación de una compañía para el comercio con Filipinas, que Carvajal también defendió, su propuesta fue la de utilizar la vía del Cabo de Hornos. De esta manera evitaba las suspicacias de los holandeses, y obligaba a la futura compañía a viajar siempre por territorio español.

En el caso de Carvajal, como en el de Zavala y Auñón o el de Gerónimo de Uztáriz, sus opiniones acerca de las compañías no pueden analizarse al margen de los comentarios sobre otros aspectos económicos o políticos que aparecen en sus escritos. En el caso de los dos primeros autores, las compañías aparecen como el complemento adecuado a otras medidas, que en su conjunto persiguen el fortalecimiento del Estado, lo que en estos años implicaba, sobre todo, incrementar la capacidad de comercio del mismo, como demuestra la gran cantidad de espacio dedicada a esta actividad en el conjunto de los escritos elaborados por Carvajal, y sobre todo en su *Testamento político,* al que fundamentalmente nos venimos

---

16. José de Carvajal y Lancaster, *Testamento político,* p. 182. **17.** José Miguel Delgado Barrado, *El proyecto político de Carvajal,* p. 181. **18.** Ibíd., p. 181. **19.** José de Carvajal y Lancaster, *Testamento político,* p. 118.

refiriendo. Esta perspectiva, centrada en el fortalecimiento del Estado, evidentemente separa sus escritos de los proyectos elaborados por particulares, si bien, como venimos tratando de demostrar, estos últimos se adaptaron también a las necesidades políticas y económicas del momento, y reflejaron, por ello, las doctrinas económicas en auge.

Carvajal compartió con Uztáriz la admiración por la política económica inglesa, mostrándose partidario en el *Testamento* de que se trasladaran a España los principios mercantiles que habían inspirado el contenido del acta del Parlamento de Inglaterra, del tiempo de Cromwell[20]. Como el navarro, consideró el perjuicio de la política arancelaria impuesta a España en los acuerdos de Utrecht, siendo este, junto con la recuperación de Mahón y Gibraltar, uno de los aspectos que debían renegociarse con Inglaterra.

Además de su insistencia en la necesidad de acabar con los continuos conflictos bélicos que hasta el momento habían impedido realizar las reformas necesarias, sus opiniones sobre reforma tributaria, fomento de la industria o comercio inciden en la necesidad de aumentar las competencias del «Estado». Las compañías aparecen también como un instrumento adecuado para lograr el fortalecimiento de la Monarquía: permitirían aumentar el comercio directo con América y, con ello, la construcción de navíos; la reunión de fondos mediante el sistema de acciones solucionaría los problemas tradicionales de financiación de la Carrera de Indias; el mantenimiento del monopolio gaditano para el comercio con el Perú y México evitaría los conflictos con otras naciones, y, finalmente, las compañías provinciales, con la disminución de impuestos para los productos propios, lograrían el fomento de las manufacturas.

Otros aspectos del *Testamento* confirman la voluntad de Carvajal de contribuir a ese fortalecimiento de la Monarquía. Su insistencia en la necesidad de suspender los arrendamientos de impuestos, logrando además con esta medida la liberación de capitales que podían invertirse en el comercio, o su oposición a los estancos de bienes necesarios para la subsistencia o interesantes para el comercio persiguen este mismo fin. Carvajal consideraba que este tipo de estancos solo servían para hacer decrecer las rentas de la Corona, y únicamente se mostraba partidario de algunos, como el del tabaco, que por su envergadura debía entregarse a una gran compañía. En este caso, aconsejaba su mantenimiento en manos de la Compañía de la Habana.

Finalmente, Carvajal compartió con los economistas de su época la idea de que la disminución de la presión fiscal, sobre todo de los impuestos indirectos, lejos de disminuir las rentas de la Corona, aumentaba su Hacienda, al contribuir al fomento de la industria y del comercio. En el interior del Reino, aconsejó la desaparición del sistema de cientos y alcabalas, así como de las aduanas interiores, y la aplicación de algunas reformas encaminadas a lograr un comercio activo —básicamente las recomendadas por Zavala y Auñón—, como eran el establecimiento de la única contribución y la eliminación de la tasa de granos. Estas reformas debían conseguir el incremento del comercio y el aumento de caudales de la Real Hacienda, al que Carvajal concedió una especial importancia para que la Monarquía pudiera asumir la dirección de la actividad económica del país.

Durante el ministerio de Carvajal, el debate sobre las «compañías privilegiadas para el comercio con América» anduvo de la mano de la discusión sobre las ventajas de la concesión de privilegios exclusivos a las denominadas «compañías de comercio y fábrica». Así sucede en la obra del duque de Sotomayor que examinaremos a continuación[21].

Los defensores de una y otra modalidad compartieron la preocupación por evitar la salida de dinero para la compra de productos extranjeros, buscando medidas que mejoraran los canales de comercio y el adelanto de las manufacturas. En el caso de las compañías para el comercio con América, se buscó rentabilizar las posibilidades de comercio que ofrecían los dominios americanos, logrando a la vez otras ventajas de carácter político; entre ellas, la ob-

---

20. Ibíd., pp. 58 y 59. **21.** Feliz-Fernando Masones de Lima, duque de Sotomayor, *Discursos y observaciones sobre las Compañías de comercio,* BPR, II/955.

tención de un mejor control y defensa de las áreas donde debían desarrollar sus actividades las compañías. En el caso de las «compañías de comercio y fábrica», se buscó generalmente el desarrollo de una determinada área, la creación de trabajo, etc.; no obstante, no se abandonaba tampoco el horizonte americano.

En el caso de la Real Compañía de Comercio y Fábrica de Zaragoza (1746), por ejemplo, se buscó también la participación en el mercado americano, solicitando para ello libertad de comercio y fletes privilegiados. También la Real Compañía de San Fernando de Sevilla estuvo muy conectada con los circuitos mercantiles americanos. De forma similar, las compañías de comercio con América tampoco descuidaron el fomento de las manufacturas y la creación de fábricas en el interior de la Península. Ya vimos cómo alguno de los proyectos para crear grandes compañías para el comercio con América había solicitado que se le concediera la potestad de crear fabricas en los territorios de la Monarquía hispana; cabe recordar cómo la proyección de las tres compañías de comercio que incluía la obra de Juan Amor de Dios planteaba la obligación por parte de las compañías de fomentar determinadas fábricas en el territorio donde se localizaba su sede. En la práctica, las compañías que se crearon impulsaron el desarrollo de determinadas manufacturas: la Compañía Guipuzcoana, por ejemplo, impulsó la fábrica de armas de Plasencia, poseyó molinos en la zona de Campos, y destilerías de aguardientes en Estella y Viana, y fomentó los tejidos de lanas en Burgos, La Rioja y León, entre otras actividades[22].

Entre 1750 y 1751, dos años después de que la paz de Aquisgrán pusiera fin a la Guerra de Sucesión austriaca, el Gobierno ordenó reunir una Junta extraordinaria para debatir la forma más adecuada de remediar los males que afectaban al comercio. Uno de los temas discutidos fueron las cuestiones disputadas entre José de Carvajal y Lancaster y el marqués de la Ensenada sobre las compañías de comercio y los privilegios que estas debían poseer. *Las observaciones sobre las Compañías privilegiadas,* del duque de Sotomayor, parecen haber jugado un papel en esa Junta, presidida por Ensenada[23], de la que en principio saldrían ganadores los partidarios de la abolición de los privilegios. El Real Decreto del 24 de junio de 1752, a pesar de que su contenido fue luego parcialmente matizado, generalizaba las gracias y exenciones fiscales a todos los comerciantes.

Las *observaciones* del duque de Sotomayor se ocuparon tanto de las compañías de ultramar como de las «compañías de comercio y fábrica». Si bien nos interesa especialmente el análisis de las primeras, debemos tener en cuenta sus reflexiones sobre los efectos de los privilegios y monopolios, incluidas en el análisis de las «compañías de comercio y fábrica». Nos encontramos ante un debate más general, entre partidarios y detractores de las compañías privilegiadas de comercio, en el que los participantes, aun coincidiendo, como señala Delgado Barrado, en los fines que debía perseguir el adelanto del comercio —principalmente el fomento del proceso industrial—, discreparon en los medios que debían emplearse para lograrlo[24].

En este sentido, Sotomayor realiza un recorrido histórico por las grandes compañías de comercio extranjero, que persigue clarificar si los privilegios de que disfrutaban las mismas fueron el origen de la importancia que alcanzaron, o si este debe encontrarse más bien en las circunstancias del momento, tal y como él mismo señala:

> «[...] será justo ver si las que se ponderan tanto de las riquezas de Holanda por el Comercio se deben a la formación de Compañías solo por el gobierno y unión de intereses de ella, o si las riquezas han sido menores que si hubiesen corrido libres y menos beneficiosas al estado una vez que no hubiesen sido necesarias o posibles las Conquistas para seguridad y franqueza del comercio»[25].

---

22. José Miguel Delgado Barrado, *El proyecto político de Carvajal,* pp. 203-205. **23.** Ibíd., p. 216. **24.** Ibíd., p. 207. **25.** Feliz-Fernando Masones de Lima, duque de Sotomayor, *Discursos y observaciones sobre las Compañías de comercio,* f. 23.

La conclusión del autor era que el comercio logrado por las compañías no se debía a los privilegios que disfrutaron estas sociedades, concedidos únicamente para lograr nuevas conquistas territoriales con las que acceder al valioso comercio de las especias[26].

En el relato histórico ofrecido por Sotomayor, los holandeses, tras ser expulsados de España y Portugal, y perder el acceso al comercio de las dos Indias, agotadas las arcas del Estado, se vieron obligados a acudir, para incrementar su comercio, a la fortuna de los particulares. Estos, a cambio de la cesión de importantes privilegios y facilidades para adquirir vastos dominios y provincias, les dieron acceso, con su comercio, al mercado de Asia oriental, que hasta entonces habían dominado los portugueses[27].

Al abordar Sotomayor la historia de las compañías inglesas, resulta especialmente interesante el análisis político. Por ejemplo, Sotomayor sostuvo que las deudas contraídas por las compañías, aunque teóricamente solo perjudicaban a los particulares que las habían contraído, dañaban también al «Estado»; siendo generalmente extranjeros sus acreedores, las riquezas pasaban a manos de naciones potencialmente enemigas. La creación de la *Compañía del Sur* para la «trata de negros» reflejaba también la debilidad de la Monarquía inglesa al iniciarse el siglo, puesto que, en su opinión, la concesión de este asiento se había debido a la necesidad de reunir fondos con los que subvencionar la política bélica de Inglaterra, que a la altura de 1710 tenía a esta nación agotada[28].

En cuanto a las compañías francesas, nuevamente el autor consideraba que la causa del adelanto de esta nación, consciente de que no podía emplear las armas contra Inglaterra y Holanda, por ser la primera una isla y por poseer la segunda demasiados territorios, no había sido la creación de compañías, sino su política mercantilista y la búsqueda de un comercio activo, «el que más alienta la permanencia de una marina floreciente y el que más beneficia y enriquece los Reynos». Esta política se habría plasmado en la creación de la Superintendencia de Navegación y Comercio, primero, y, más tarde, en la política de manufacturas impulsada por Colbert. En una línea de pensamiento económico similar a la sostenida por Uztáriz en la *Teórica,* Sotomayor se mostraba convencido de que la causa de su florecimiento económico no había radicado en la fórmula elegida para practicar el comercio, sino en el esfuerzo de sus políticos por lograr el desarrollo de sus manufacturas: «[...] su Comercio floreció por sus géneros, y no por que recibiese mejor forma de las Compañías», como en definitiva venía a subrayar el fracaso de la mayoría de las compañías francesas[29].

En definitiva, el autor se mostró convencido de que las compañías de accionistas se habían formado no por ser la fórmula mercantil más adecuada, sino por la «necesidad o ambición de adquirir comercio por medio de armas o con aquel pretexto introducirlas, hacer hostilidades y adquirir tierras»[30].

En todo caso, Sotomayor cuestionó algunas de las atribuciones legales de las compañías privilegiadas, como su capacidad de declarar la guerra: si la propiedad territorial no era un derecho civil, relativo a particulares, sino un derecho de gentes, derivado del derecho natural, y por tanto imperativo para soberanos y naciones, carecía de toda legitimidad una conquista que buscara establecer relaciones de comercio. Tampoco aprobó, como otros muchos autores, la dejación de poder y de soberanía que suponía la creación de compañías en las repúblicas y monarquías, y consideró intolerable que el Gobierno de un país lejano, y aun la justicia de una conquista, dependieran de las decisiones de un grupo de comerciantes:

> «¿Sobre que fianzas de su inteligencia se les puede ceder la regularidad que requiere el derecho? ¿Sobre que experiencias de su talento, el arbitrio de legislador, la repartición de premios y castigos, la prudencia en los casos particulares [...] los que nunca trataron otros, ni están destinados para entender sino en los que produzcan mayores ganancias a la comunidad de la Compañía»[31].

---

26. Ibíd., f. 29 r y v. **27.** Ibíd., f. 42v. **28.** Ibíd., f. 47v. **29.** Ibíd., f. 50r-52v. **30.** Ibíd., f. 59v. **31.** Ibíd., f. 64r-65r.

Desde este punto de vista, el autor condenó la posición política alcanzada por los mercaderes en Inglaterra. Su influencia había conducido a esta nación a tomar decisiones no siempre convenientes para el conjunto de los ingleses, considerando Sotomayor la inoportunidad de:

> «[...] no regirse por la cabeza los movimientos del cuerpo, y siempre enfermedad que un humor se exalte y no concurra en masa con todos para beneficio de todo el cuerpo, y atraiga todo el cuerpo a su reparo»[32].

En cuanto a las páginas que Sotomayor dedicaba a la «compañía de comercio y fábrica», nos interesan especialmente sus apreciaciones sobre los monopolios y privilegios exclusivos. Aunque en principio el autor se mostró contrario a cualquier tipo de privilegio o concesiones de monopolio, él mismo matizó sus planteamientos, señalando los límites que las relaciones internacionales imponían a la liberalización del comercio español, aconsejada por muchos de los ilustrados españoles. Así, por ejemplo, el autor advertía de la reacción que podía provocar en otras potencias el fin de los privilegios de exclusividad de que disfrutaba la Compañía de la Zarza para vender seda a Portugal, dado el descenso de precios que dicha medida supondría[33].

Por su parte, Sotomayor se declaró contrario al estanco del comercio de cacao, azúcar y tabaco que obraba en manos de la Compañía de Caracas y de la Habana, al ser estos, productos de primera necesidad:

> «[...] para los particulares siempre fue vedada tal especie de confusión y aborrecida en todos tiempos como dispuesta fraudulentamente para obligar a la compra o venta en el precio que se requiere, la qual se ha condenado como repugnante a la constitución natural del comercio válido, legítimo y útil»[34].

Partiendo de la base de que todo monopolio requería justificaciones que compensaran el perjuicio que su funcionamiento causaba al conjunto de la nación, como podía ser el caso de los privilegios concedidos a las compañías holandesas e inglesas, otorgados ante los enormes gastos que requería su implantación en territorios lejanos y ajenos a su dominio, Sotomayor no encontraba una justificación, basada en la utilidad pública, para el hecho de que los artesanos y labradores se vieran obligados a vender el producto de su trabajo a las compañías, que luego revendían sus mercancías a un mayor precio. Con ello se lograba, además, parafraseando las palabras del autor, que un corto número de ciudadanos atrajera las riquezas del «Estado», empobreciendo y arruinando a todos los demás[35].

En general, consideró que la concesión de privilegios, aunque no fuera en régimen de exclusividad, solo lograba la disminución de la Real Hacienda, «detrimento y estorvo al comercio, daños y extorsiones a los cosecheros y particulares y más que todo abandono y ruina de frutos que dan material a las fábricas y comercio y así que éste y aquellos en lugar de recibir aumento padecerán limitación y aniquilación». Se opuso también al derecho de tanteo solicitado por las compañías y, sobre todo, a cualquier tipo de privilegios que favorecieran la acumulación de riquezas en manos de un grupo poco numeroso, en detrimento de la prosperidad del conjunto de la población: «no es la falta de algunos ricos la que se echa de menos sino la sobra de pobres que lastima»[36].

De forma similar, al considerar los privilegios concedidos en el comercio exterior, Sotomayor criticó que las Compañías de la Habana y Caracas no solo no estuvieran obteniendo grandes beneficios, sino además que a sus actividades estuviera sucediendo: la disminución de los derechos reales, y el aumento de precios en productos «usuales y precisos

---

32. Ibíd., f. 67v. **33.** Ibíd., f. 86r. **34.** Ibíd., f. 98r. **35.** Ibíd., f. 102r-104r. **36.** Ibíd., f. 161v-162r.

para España», y que con sus operaciones estuvieran asfixiando a los dueños y cosecheros de las Indias, que se veían obligados a vender a los factores de las Compañías al precio que estas imponían. Todo ello llevaba al autor a considerar que:

> «[...] atrasar a su ruina o abandono a sus haciendas y esterilizar la fertilidad de sus frutos naturales no parece que es partido ventajoso ni de conveniencia ni causado con algún mérito de industria o adelantamiento sino solo de transporte»[37].

Como Campillo[38], en cuyos escritos parece apoyarse en algunas ocasiones, también el duque de Sotomayor se esforzó por defender, aunque nunca en contra de la metrópoli, los intereses de los colonos americanos. La obligación que tenían los productores locales de vender a un solo comprador, al precio que la Compañía dispusiera, restaba estímulos a los cosecheros y hacendados americanos, que optaban por abandonar sus posesiones. Por todo ello, recomendó la liberalización del comercio americano, lo que, en su opinión, conciliando el interés de las colonias con los de la metrópoli, no arruinaría las posibilidades de la Corona de mantener un comercio útil con sus posesiones americanas[39].

Tres años después de que se publicara el decreto de 1752 sobre compañías privilegiadas, salía a la luz un escrito del marqués de los Llanos[40], en el que se defendían las ventajas de extender el comercio directo con América al resto de las provincias españolas, proponiendo para ello el establecimiento de compañías privilegiadas en diferentes puertos de España.

Una vez más, se reservaba una parte del mercado americano al comercio andaluz, en este caso el tráfico con Nueva España, mientras que el comercio peruano pasaba a ser monopolizado por Galicia, que conseguía con ello dar salida a sus encajes y tejidos. Otras áreas con las que debían comerciar las futuras compañías, evitando con ello el contrabando que se venía desarrollando en las mismas, serían: Trinidad, Cumaná, Guayana, Santa Marta, Castilla del Oro, Panamá, Portovelo y Dariem, Nicaragua, Honduras, Campeche, La Florida, Isla de Santo Domingo e Isla de Puerto Rico.

El marqués de los Llanos justificaba la necesidad de extender el comercio americano al resto de España, en primer lugar, por razones de justicia y buen gobierno, que impedían privar al resto de las provincias de la posibilidad de comerciar con América y desarrollar sus manufacturas:

> «Que mas han de hacer las provincias que procurar cada una algun medio de fomentar su comercio, y que han de hacer sus havitadores sino abandonarse a la miseria al ver que por solo un puerto quiere tener el ministerio perdidos los demás del reyno y por consequencia sus provincias aledañas»[41].

Por otra parte, el autor consideraba que el establecimiento del comercio con esas áreas de América era la única vía de evitar el contrabando, como había demostrado la Compañía de Caracas, y de lograr una comunicación más fluida con las áreas menos visitadas por el comercio andaluz. A ello se unía la posibilidad de imponer, en esos nuevos puertos habilitados para el comercio, unos aranceles más altos a las mercancías extranjeras que los que se

---

37. Ibíd., f. 115v-116r. **38.** José del Campillo y Cosío (1693-1743) ocupó en los últimos años de su vida la Secretaría de Despacho de Hacienda, Guerra, Marina e Indias. En su obra *Nuevo Sistema de Gobierno Económico para la América* (redactada en 1743, pero publicada en 1789), analiza el sistema de comercio con América y se muestra partidario del reparto de tierras incultas a la población indígena, del establecimiento de manufacturas en América, cuando no resulten perjudiciales a la metrópoli, y de la libertad de comercio como modo de incentivar la producción y evitar el contrabando. **39.** Ibíd., f. 118r. **40.** *Papel del Marqués de los LLanos haciendo presentes los medios con que puede conseguirse la felicidad de la Monarquía, con el aumento de su población, laborío de ganados, y el de su Comercio, y navegación; después de los quales, y otros que considera útiles indica lo sería también si se extendiese el tráfico que solo se tenia con los Dominios de América desde el Puerto de Cádiz a los demás de España, fomentando la Agricultura y animando a los naturales con la salida de las manufacturas,* 1755, BPR, Miscelánea de Ayala, ms. 2867. **41.** Ibíd., f. 11.

venían aplicando en los puertos andaluces. La defensa que hizo el marqués de los Llanos de las compañías privilegiadas compartió, por tanto, con los que abogaban por el comercio americano la defensa de la habilitación de un mayor número de puertos para el comercio americano.

Otra consideración teórica interesante en este escrito, sobre todo por el momento en que fue elaborada, es el recordatorio de la importancia del comercio en las relaciones internacionales, frente al excesivo aprecio por los imperios territoriales, que en España había tenido las siguientes consecuencias:

> «La desunion y dispersion de nuestros dominios en la Europa las ha dado la mayor facilidad para conseguir sus designios: pues entregados el gobierno español enteramente a defenderlos, dividido su cuidado en atender a tantas y tan diferentes partes, desangrada de gentes y dinero el corazón de la Monarquía: y quedava sin fuerzas ni tiempo para promover su verdadero interés en el comercio y población del centro de la Monarquía, veiase precisado a procurar la amistad de alguna de las tres contra las otras: vendíase la cara en las ventajas sobre el comercio que siempre exigían y luego que se hacia la paz el privilegio concedido a la aliada se hacia comunicable a las otras de suerte que ya estaba asentado por principio general que ninguna preferencia podíamos dar a una nación que no fuese comunicable a la otra. Y por razón de conveniencia devemos sotener esta maxima afirmada en la paz de Utrech»[42].

A nuestro modo de ver, las palabras del autor nuevamente reflejan el clima de desprestigio de la política belicista, mantenida por Felipe V para recuperar en Europa los territorios que había perdido en Utrecht, y la conciencia, compartida por muchos reformistas, de que la vía que le restaba a España para recuperar el prestigio y el poder perdidos venía de la mano de la reactivación del comercio americano. Aunque la consideración de que los metales constituían la principal riqueza de las Indias ya había sido puesta en cuestión desde el siglo anterior, y multitud de escritos insistían en las virtudes no solo políticas del comercio, y en el papel político que podía jugar el tráfico con América, a la hora de devolver a la Monarquía su hegemonía[43], desde nuestro punto de vista, y a tenor de los escritos que hemos encontrado, a partir de la segunda mitad del siglo, se asiste a una verdadera unanimidad de opiniones sobre la necesidad de volver la vista hacia América y hacer de ella el resorte de la recuperación de España. El comercio podía convertirse, como había sugerido Carvajal, en una vía de negociación para recuperar algunas de las posiciones perdidas en los acuerdos de Utrecht, en especial, Mahón y Gibraltar.

Por ello, aunque se suele señalar que fue la toma de la Habana por los ingleses, ya en la década de 1760, el detonante para que el Gobierno decidiera emprender reformas sustanciales en el sistema de comercio con América, a nuestro modo de ver, y desde un punto de vista sobre todo teórico, la llamada «Guerra de la Oreja de Jenkins», el agotamiento de las arcas reales y la convicción, compartida por muchos, de que resultaba imposible seguir financiando, a costa del erario, nuevos conflictos bélicos anuncian ya las reformas americanas que se sucederían a lo largo de las décadas siguientes.

42. Ibíd., f. 103r y v. **43.** Sobre las ventajas económicas y políticas del comercio en los arbitristas y proyectistas españoles, y sobre el papel que dentro del mismo concedieron al tráfico indiano, véase M.ª Pilar Pérez Cantó, «El comercio trasatlántico».

A pesar de que no es raro encontrar durante estos años a nostálgicos del viejo sistema, que protestaban ante las innovaciones que habían ido minando el monopolio gaditano, como la de permitir a los comerciantes americanos que se abastecieran directamente en Cádiz[1], o que demandaban, como Manuel Clemente Rodríguez Requejo, en 1750, el retorno del sistema de flotas y galeones[2], cada vez eran más los escritos que solicitaban, por el contrario, una mayor flexibilización del monopolio. Entre los rupturistas, y a pesar de la defensa de las compañías realizada por el marqués de los Llanos en 1755, aumentaba el número de quienes ligaban la habilitación de nuevos puertos a la paulatina liberalización del comercio, criticando cualquier tipo de monopolio y concesión de privilegios especiales, como aquellos de que gozaban las compañías privilegiadas.

Debemos tener en cuenta que la crítica a las compañías, como fórmula para practicar el comercio con los dominios americanos, se acompañó durante estos años, y cada vez con mayor frecuencia, de consideraciones sobre el efecto de todo tipo de monopolios sobre las economías ultramarinas. Ya vimos cómo el duque de Sotomayor, recogiendo planteamientos anteriores desarrollados por José Campillo, asumía la defensa de los intereses de los cosecheros y hacendados americanos. De forma muy similar, Pedro Flores de Silva, en un escrito enviado a la Corona en 1752, reivindicaba que los peninsulares pudieran vender sus mercancías en todos los puertos americanos y trasladarse libremente de unos puertos a otros, para vender sus mercancías[3]. El autor lamentaba que los cosecheros y hacendados americanos se vieran obligados a vender sus producciones a los extranjeros, ante la alternativa de tener que entregar sus mercancías a las compañías a bajo precio. Como Sotomayor, solicitaba al Gobierno la adopción de medidas que favorecieran al conjunto de la nación, y no solo a quienes tenían intereses en las compañías o en otros monopolios. El autor llegaba a advertir de la posibilidad de que se produjeran rebeliones en América si no se procedía a una paulatina liberalización de las relaciones mercantiles con el continente:

> «[...] el estado común [...] lleva sobre sí todo el peso del govierno, es el fundamento en el que se establece indemne y segura una Corona, es el que contribuye para la guarnición y custodia de sus fortalezas y dominios, para el lucimiento de la nobleza, para la authoridad y decencia de sus dominios, para la obstentación y Pompa de los grandes, para el esplendor y decencia de su majestad, para el culto divino [...] y si considerandole tan cargado no se le solicita el alivio, es consecuente que sus quebrantos hagan eco en los demás estados, por la individua conexion que con el tienen; y que en los vasallos desfallezca el animo [...] bastardee la lealtad [...] conspiren a sacudir el pesado yugo de la servidumbre [...]»[4].

En un tono similar, dos años después de que Carvajal publicara su *Testamento Político,* el Cabildo de Buenos Aires había manifestado su oposición al último proyecto del Consulado de Bilbao para constituir una compañía mercantil. En una *representación capitular* criticaba el carácter de monopolio del proyecto y la escasa libertad que dejaba a los

1. *Manifiesto que hace Francisco Vilanova matriculado en el comercio de Indias del deplorable estado en que se halla el de estos reynos,* BPR, Miscelánea de Ayala, ms. 2834, y *Manifiesto que hizo al Ministerio de Indias un sujeto versado en materias de comercio,* BRP, Miscelánea de Ayala, ms. 2834. **2.** *Ynforme que en virtud de Real orden de 14 de septiembre de 1750 hizo a S.M. Don Manuel Clemente Rodríguez Raquejo; De todo quanto conviene a su Real Servicio y utilidad común, en la negociación del comercio de España con el América y su Navegación,* BPR, Miscelánea de Ayala, ms. 2819. **3.** *Manifiesto que hizo a S. M. Dn Pedro Flores de Silva el año de 1752 del perjuicio que ha ocasionado a sus Reales Intereses y vasallos la prohibición del Comercio del Perú con los Reinos de México y Guatemala,* BPR, Miscelánea de Ayala, ms. 2821. **4.** Ibíd., f. 279r.

comerciantes locales, obligados a adquirir las mercancías a un único vendedor[5]. En el mismo sentido se producía la respuesta del Virrey de México a la creación en Cádiz de un estanco para la grana, considerando su inconveniencia, dados los perjuicios que iba a causar a los intereses locales[6].

Todos estos escritos coincidían con la proliferación, a finales de la década de 1740, de las críticas, por parte de los criollos venezolanos, hacia la Compañía Guipuzcoana, lamentando que esta comprara los productos de la tierra a bajo precio, abasteciera irregularmente el territorio y cobrara derechos excesivos por los productos que transportaba. El estallido en 1751 de un levantamiento en Caracas justificó el traslado de su sede a Madrid, donde la Corona esperaba lograr un mayor control de su funcionamiento[7].

La doctrina económica, y en este caso la crítica cada vez más generalizada a los monopolios, una vez más se dejarían sentir en los proyectos presentados para crear nuevas compañías, y en la respuesta oficial que estos obtenían.

En 1754, Diego Nangle, funcionario de la Secretaría de Estado, informaba sobre el proyecto presentado por el Consulado de Barcelona para establecer una compañía de comercio con América, indicando los límites que debían ponerse a los privilegios que esta solicitaba[8]. Aunque Nangle mostraba su apoyo a la constitución de la compañía, se oponía a que esta ejerciera ningún tipo de monopolio: «Para ninguna parte de la América conviene conceder privilegio exclusivo». Nangle se mostraba partidario de suprimir para la compañía, dentro del régimen de privilegio, los derechos de extracción, a excepción de un corto tanto por ciento por cada navío de registro, que se emplearía en la mejora del puerto. A cambio de ello, la compañía debería construir los navíos en la Península, para el fomento de la industria naviera, y comprometerse a que las manufacturas enviadas a América fueran de origen local. En las ordenanzas aprobadas finalmente en 1755, se otorgaba el permiso para exportar aquellos productos extranjeros de los que careciera el país, siempre que no representaran una competencia para la producción nacional. Se prohibía también la venta de estos productos a otras zonas de América que no fueran las señaladas para la actividad de la compañía.

Como ha señalado Jose M.ª Oliva Melgar, lo que obtenía la Compañía de Barcelona no era un monopolio, sino la concesión de una zona geográfica, en este caso Santo Domingo, Puerto Rico y La Margarita, donde disfrutaría de las ventajas fiscales que acabamos de mencionar, resultando así, sus productos, más competitivos[9].

Otro aspecto del *Dictamen* de Nangle que revela la voluntad de los ministros peninsulares de lograr un comercio político con las colonias, que actuara a favor de la reactivación económica de la Península, eran los privilegios fiscales y las medidas de carácter proteccionista, contemplados para rentabilizar, a favor de la metrópoli, el tráfico americano.

Hemos mencionado ya la obligación de la compañía de comerciar con productos nacionales y transportarlos en navíos fabricados en el país, pero, además, Nangle contemplaba la exención de impuestos para la importación de aquellos productos americanos que sirvieran a la fabricación de manufacturas y tintes en la Península, o a la alimentación en las provincias españolas. Por ejemplo, se contemplaba la concesión de facilidades para importar de La Florida materias que pudieran servir a la fabricación de navíos.

Este escrito, frente a otros informes elaborados en un momento anterior, revela también una conciencia más clara de la función que podían jugar las colonias americanas como mercado para la exportación de productos españoles. En este sentido, la exención completa que se concedía a la importación de azúcar buscaba el beneficio de los hacendados de la

---

5. José María Mariluz Urquijo, *Bilbao y Buenos Aires,* pp. 110-116. **6.** *Proyecto de D. Nicolas Macé, vezino de Cádiz en que propuso el año de 1753 a S. M. que la grana que existía entonces en Europa y la que se acopiase en adelante en Vera Cruz se comprase de cuenta de la Real Hacienda, y venda en Cádiz para reportar un 10 o 12 por 100 [...],* BPR, Miscelánea de Ayala, ms. 2821. **7.** José María Mariluz Urquijo, *Bilbao y Buenos Aires,* p. 113. **8.** *Dictamen original de D. Diego Nangle, administrador que fue de correos del reyno sobre un Plan de Compañia de comercio dado por los catalanes, para establecerle en varios parages de la América,* AHN, Sección Estado, Legajo 3188, Exp. 396. **9.** José María Oliva Melgar, *Cataluña y el comercio privilegiado con América.*

zona del Caribe, con el objeto de incrementar su capacidad de consumo de las manufacturas de la Península. También en beneficio de este grupo, Nangle, aun sin concederles el *asiento de negros* que solicitaba el Consulado, les permitía, en la medida en que los tratados existentes lo hicieran posible, realizar este comercio.

Por el contrario, se prohibía terminantemente la exportación de hierro a las islas, o de cualquier otro metal del que pudiera obtenerse beneficio y servir a la elaboración de manufacturas en America, y se gravaba la importación a la Península de aquellos productos que pudieran resultar competitivos.

Además, es posible detectar una mayor consideración del papel estratégico que tenían determinados enclaves, tanto por las posibilidades que podía jugar el cultivo de materias primas en ellos, al evitar su importación de otras naciones, como por su posición geográfica, clave en la defensa de las posesiones españolas o antesala a otros mercados. En este sentido, Nangle contemplaba que se concediera a las compañías facultades para poblar la Isla de Roatán, en la bahía de Honduras. Se quería evitar así el error cometido reiteradamente por el Gobierno español de descuidar territorios que habían estado al margen de los grandes intereses del monopolio gaditano, del que habían sacado un enorme provecho otras naciones, fundamentalmente Inglaterra. Nangle recordaba la ocupación de la isla por los ingleses en 1742, y el acceso que esta les había permitido al comercio de palo de Campeche, cochinilla, algodón añil y otros productos de las vecinas regiones. Todas estas eran consideraciones que, más alla de las ventajas que podía ofrecer el comercio bilateral, estudiaban los beneficios que proporcionaba la ocupación de una determinada zona por su importancia, dentro de redes comerciales más amplias. Desde una misma óptica, se defenderá, en estas décadas centrales del siglo, la creación de compañías para el comercio con Filipinas, subrayando sus posibilidades como antesala del comercio asiático[10].

Finalmente, Nangle incluía una reflexión sobre las ventajas que podía proporcionar la libertad en el comercio y la disminución de la presión fiscal sobre el mismo, que apunta en la dirección que hemos sugerido al iniciar este epígrafe. Al igual que señalarían otros mercantilistas españoles, partidarios o no de la constitución de compañías privilegiadas, el Real Erario no resultaba perjudicado al franquear la salida de los frutos beneficiados y de las manufacturas:

> «[...] la verdadera riqueza del Monarca depende en proporción de cuantos medios justos pueda para fomentar la industria de sus vasallos y habilitarlos más inmediatos a que puedan contribuirle, como el habil ganadero que solicita los mas abundantes y ricos pastos para sus rebaños a fin de darle anualmente crias extraordinarias y copiosas cosechas de lana. Maxima que asta ahora hemos practicado quasi al revés, particularmente con el methodo de exigir las Reales cointribuciones en la mayor parte del reyno, que no solo es contrario a la libertad que requiere la industria y comercio propio, sino que se opone directamente a uno y otro establecimiento [...] es lamentable estrechar al vasallo a que contribuya y privarle de los medios de poderlo hacer. Buen testigo de esto es en parte el mismo principado de Cataluña que desde que se estableciese el catastro, y tal qual más libertad al comercio y industrias que en las demás provincias contribuyentes, se produjo el aumento de sus contribuciones, los rápidos proyectos que han hecho sus habitantes en quasi todo género de manufacturas y labores y nada de la miseria que se experimenta en las otras [...]».

---

10. *Proyecto que hace a S.M. el P. Joseph Calbo manifestando el engaño del descrédito en que unos pocos no verdaderos vecinos de las islas Filipinas, Encomenderos de chinos extrangeros, y de los de México, por su interés obligan a S.M. a gastos excesivos, pribando a España, y a las islas de mucho bien que pudieran gozar por medio del comercio, mediante la opulencia de sus riquezas en minas de todos metales, y frutos,* 1753, Biblioteca del Palacio Real, Miscelánea de Ayala, T. V, ms. 2820, f. 330r-339; Francisco Leandro de Viana, fiscal de la Real Audiencia de Manila, *Demostración del misero deplorable estado de las islas Filipinas: de la necesidad de abandonarlas o mantenerlas con fuerzas respetables: De los incovenientes de lo primero y ventajas de lo segundo: de lo que puede producir a la Real Hacienda,* 1765, Biblioteca del Palacio Real, Miscelánea de Ayala, T. VI, ms. 2821, f. 131r-200v.

Con una orientación mercantilista, similar a la que refleja el informe de Diego Nangle, encontramos otro proyecto[11], presentado en este caso por el Reino de Galicia y el Principado de Asturias, en el que se solicitaba permiso para establecer comercio directo con la costa de Honduras. La fecha del proyecto nos la proporcionan sus reflexiones sobre los buenos resultados obtenidos por la Compañía Guipuzcoana, la Compañía de la Habana y la Compañía de Barcelona. Se trata, por tanto, de un escrito posterior a 1755, y nos interesa su contenido para conocer el tipo de proyecto mercantil que se consideraba que podía tener aceptación en el Gobierno a mediados de la década de 1750. Aunque suponemos que el permiso de comercio que solicitaban contemplaba una serie de privilegios fiscales para los comerciantes, los autores del proyecto incluían una crítica a la concesión de monopolios exclusivos, revelando que esta formaba parte ya de la retórica oficial:

> «[...] nunca convendría fuese un derecho puramente exclusivo, para evitar los inconvenientes de todo estanco de comercio perjudicial a las provincias de Españas y mucho más a las colonias, si acaso en éstas no logran dar salida con tal asignación de derechos a todas sus producciones e introducir todo lo que necesiten de Europa [...]»[12].

El proyecto, firmado por Domingo Antonio de Argandoña y Valle, resulta un buen ejemplo de la popularización que había alcanzado la economía política durante estos años y del tipo de argumentos que esta proporcionaba a quienes solicitaban permiso para constituir una compañía privilegiada. Revelando la defensa generalizada que a estas alturas se hacía de la habilitación de nuevos puertos para comerciar con el continente americano, tanto por los partidarios de las compañías, como por los defensores de la liberalización del comercio, el autor incluía su petición en un discurso más amplio sobre las ventajas de permitir el comercio directo con América al resto de las provincias españolas y los inconvenientes de mantener el régimen de puerto único.

En este caso, el autor criticaba la legislación para el comercio de Indias, elaborada durante el Gobierno de los Habsburgo, y especialmente las ordenanzas dictadas por Felipe II. El autor subrayaba los efectos negativos que había tenido para el comercio el establecimiento de una única aduana, buscando ejercer un mejor control de los derechos reales que pagaban los comerciantes, y los elevados derechos que grababan las mercancías destinadas a América. Se trataba, una vez más, de las críticas a las políticas fiscalistas que los ilustrados intentaban sustituir por otras de carácter mercantilista.

El autor del proyecto responsabilizaba al Consulado y a la Casa de Contratación del mantenimiento del régimen de puerto único, y criticaba los derechos de *palmeo* y los de toneladas. Estos últimos perjudicaban especialmente a las mercancías vastas y voluminosas, sin considerar que estas, además de constituir una partida importante de las producciones nacionales, eran las que más estimulaban la construcción de navíos y el desarrollo de la marinería. El escrito subrayaba también los efectos nocivos que tenía la obligación de las naves españolas de regresar siempre a Cádiz en el fomento de la navegación, por ser «muy gravoso al dueño de navío asturiano o gallego, navegar de vuelta a la vista de sus costas, y sin tocar en ellas tener que mudar de rumbo a Sevilla»[13].

Así mismo, en materia aduanera, se abogaba por la sustitución de los derechos de *palmeo* y toneladas por una tarifas aduaneras regulares que protegieran las manufacturas y cosechas españolas, solicitándose también que los derechos sobre el comercio dejaran de cobrarse a la salida de los barcos. En opinión del autor, estos últimos restaban estímulos a la navegación, puesto que venían a añadirse a los inmensos costes de equipar, cargar y mantener la embarcación, existiendo siempre el riesgo de que se produjera un incidente y la transacción no llegara a producirse.

---

11. *El reyno de Galicia y Principado de Asturias, comercio directo de Galicia y Asturias con América,* AHN, Legajo 3188, Exp. 398, s/f. **12.** Ibíd. **13.** Ibíd.

En el nivel local, se consideraba que el establecimiento de un puerto único había supuesto un escaso desarrollo de las manufacturas para el resto de las provincias, y que, en el caso de Galicia y Asturias, había motivado la emigración de sus habitantes, como respuesta a la falta de trabajo, con la consiguiente despoblación, que tanto preocupaba a los ilustrados.

El autor del proyecto pensaba que el permiso para comerciar con América estimularía la producción de lino para la elaboración de lencería, que podría sustituir las *coletas o lienzos bastos de Silesia y otras partes del Norte* que tradicionalmente se importaban.

Por todos estos motivos, se solicitaba la posibilidad de establecer comercio directo con los puertos de Honduras y Campeche en régimen ya no de exclusividad, pero sí contando con una serie de privilegios. El autor justificaba las ventajas solicitadas para la compañía como una forma de estímulo que atraería el comercio a la zona, evitando así el permanente comercio de contrabando en estas áreas, marginales al sistema de Flotas y Galeones. El proyecto recordaba los intentos llevados a cabo durante el Gobierno de Felipe V para aplicar el comercio de Honduras, en especial de palo de Campeche, primero a Galicia y después a Asturias, y animaba a la creación de la compañía, considerando su efecto en el desarrollo provincial:

> «[...] los muchos naturales que de las dos provincias suplicantes se expatrian y vagan ocupados en otros oficios estériles a la riqueza nacional, pudieran, empleados en la Marina Mercantil de Indias, haver traydo muchos caudales a ella y fomentar en su recinto varias manufacturas para emplear en su navegación»[14].

Concluía el autor que los hechos señalados probaban la utilidad para toda la nación de autorizar el comercio directo con América a las diferentes provincias y puertos de España.

Esta conciliación de los intereses locales con los más generales para el conjunto de la nación española se refleja también en los proyectos elaborados a lo largo de las décadas centrales del siglo, en un nuevo intento por lograr la creación de una compañía para el comercio con las Islas Filipinas. Una vez más, podemos observar que se ha producido una evolución respecto a proyectos anteriores. El primero de ellos era un proyecto fechado en 1753, obra de Joseph Calbo, un religioso que probablemente residía en el archipiélago, a tenor de los detalles que ofrece sobre las islas y su comercio[15]. En nuestra opinión, lo más interesante de este proyecto es la presentación de los intereses de las islas y los de la metrópoli, que supuestamente conciliaría la compañía.

Su principal crítica estaba dirigida hacia las actividades económicas que realizaban los españoles en las islas, quienes, en lugar de explotar los recursos naturales de ellas, optaban por los beneficios más fáciles que proporcionaba el comercio con China, reexportado luego a Nueva España. El establecimiento del comercio con la Península, por medio de la compañía, inclinaría a la población española a buscar las riquezas potenciales de las islas, pasando a ligar sus intereses a los del archipiélago:

> «Lo principal es que los vecinos de ellas serán estables u no yentes y vinientes como ahora: por que podran establecerse y radicar sus conveniencias: unos con el beneficio del oro: otros en el beneficio de la seda y algodón y demás frutos dichos de las islas, haciendo haciendas y aun fundando mayorazgos como sucede en lo demás de las Indias»[16].

Otro de los efectos que perseguía el autor era el abandono por parte de la población indígena de tareas como el trabajo de corte de madera, para dedicarse a la explotación de las

---

14. Ibíd. **15.** *Proyecto que hace a S.M. el P. Joseph Calbo manifestando el engaño [...].* **16.** Ibíd., f. 336r.

tierras, buscando también los beneficios del comercio, así como la expulsión de la población china, a la que el autor responsabiliza de los levantamientos en las islas:

> «[...] irán faltando los chinos por faltar la plata que es el único imán que los lleba a las islas [...]. De todo lo cual se seguirá que Manila quedará libre de alzamientos de chinos que tantas veces los han ejecutado con sobrado peligro: que todos defenderan las islas de qualesquiera enemigo porque les importará defender sus bienes y haciendas [...]»[17].

Para la Corona, la principal ventaja sería la obtención de materias primas y manufacturas de algodón y seda, que complementarían la economía metropolitana. A ello se añadiría que el proyecto de recolonización y repoblación de las islas que planteaba Calbo proporcionaría a la Península un mercado con el que dar salida a sus producciones. Ambos objetivos satisfacían, por tanto, las directrices mercantilistas que se querían imponer a los territorios americanos.

Diez años más tarde, en 1765, salía a la luz un nuevo proyecto, presentado en este caso por el fiscal de la Real Audiencia de Manila, Francisco Leandro de Viana[18]. El memorial perseguía exponer a la Corona los perjuicios que resultarían para España del abandono de las Islas Filipinas, y las ventajas que, por el contrario, obtendría del establecimiento de un comercio ventajoso, mediante la creación de una compañía que subvencionaría los gastos de su mantenimiento y procuraría a la Corona las ventajas derivadas del comercio.

Al reconocimiento de los gastos que venían generando las islas a la Corona, seguía la advertencia de los perjuicios que se seguirían para la Monarquía si optaba por el abandono de las islas. Al autor no le cabía ninguna duda de que otras naciones remplazarían a la española, con todos los inconvenientes que ello podía acarrear. Una vez más, volvemos a encontrar las lamentaciones de los mercaderes y otros súbditos de la Corona ante la mayor importancia que concede esta a la colonización y explotación de metales, frente al establecimiento de imperios mercantiles, y el reconocimiento de la importancia alcanzada por la navegación y el comercio en el concierto internacional:

> «[...] es rara desgracia la nuestra que tenemos por tierra inutil lo que no mana plata, sin querernos persuadir, que el comercio es la mina más segura, si se fomentan cultivan y benefician los frutos que producen nuestras provincias»[19].

El autor advertía del interés de los ingleses por dominar las Filipinas, a las que tendrían fácil acceso si, avanzando hacia el Noroeste de la Bahía de Hudson, terminaban encontrando un nuevo paso hacia las Indias Orientales. Este objetivo parecía cercano, a tenor de los avances producidos en 1746 y 1747, y el autor advertía de la posibilidad de que los ingleses, una vez instalados en las Filipinas, llegaran a establecer comercio directo con el Virreinato de Nueva España, tal y como venían haciendo desde Jamaica con las islas de Barlovento[20]; España no debía repetir el error ya cometido con los holandeses de haberles permitido la ocupación de las Molucas. Desde allí habían intercambiado clavo y otras especias por la plata de los territorios españoles, fortaleciéndose Holanda, en detrimento de la nación española.

Tras las advertencias señaladas, el autor incluía una relación de las ventajas que, por el contrario, podía lograr España en caso de emprender un comercio próspero con las islas. Nuevamente aquí, como había hecho Calvo, se destacaba la importancia de lograr la recolonización y el aumento de la población en las islas. Para lograrlo, el autor proponía la ubicación

---

17. Ibíd., f. 336v. **18.** Francisco Leandro de Viana, *Demostración del misero deplorable estado de las islas Filipinas: de la necesidad de abandonarlas o mantenerlas con fuerzas respetables: De los incovenientes de lo primero y ventajas de lo segundo: de lo que puede producir a la Real Hacienda*, 1765, Biblioteca del Palacio Real, Miscelánea de Ayala, T. VI, ms. 2821 **19.** Ibíd., f. 138r-v. **20.** Ibíd., f. 137v-138r.

de la sede de la compañía en las Filipinas, lo que se traduciría en trabajo para la población indígena, el establecimiento de los españoles en la isla y el abandono, como ya había sugerido Calvo, del comercio que venían practicando con China. De todo ello resultaría el cultivo de las tierras y el aumento de la población. Como novedad, encontramos que este último aspecto se resaltara no solo para sugerir las posibilidades de mercado que abría, sino también para hacer de este aumento de la población uno de los factores que abaratarían la producción. De hecho, el autor hacía de la gran cantidad de población y de oficiales en China la causa del bajo precio de la mercadería, y por tanto de la preferencia que la población española mostraba por ella. De Viana sugería la posibilidad de traer a las Filipinas oficiales chinos, durante los primeros años, para enseñar la fabricación de determinadas manufacturas.

A diferencia de lo sostenido por Carvajal, el fiscal de Manila defendía la libertad de los españoles para navegar por el Cabo de Buena Esperanza, manteniendo que los artículos contenidos en los tratados de Westfalia y Utrecht atañían exclusivamente a la conquista de territorios que obraban ya en manos de los holandeses, mientras que, por el contrario, a la circunnavegación del continente africano se debían aplicar las doctrinas del *mare liberum* defendidas por Grocio y Heinecio[21].

Ademá de admirar el comercio practicado por la Compañía Holandesa de las Islas Orientales (VOC), Viana consideraba que la Compañía de Filipinas podría arrebatar a los holandeses e ingleses la hegemonía de la que disfrutaban en Asia, al privarles, ejerciendo una ferrea defensa del territorio americano, de la salida natural a su comercio[22]. Así mismo, Viana introducía la necesidad de proceder a una mayor liberalización del comercio americano.

Aunque las peticiones de una mayor libertad de comercio y de la habilitacion de un mayor número de puertos aumentan a partir de 1750, de forma paralela crecería el número de escritos que vinculaban las compañías con el monopolio, pues consideraban que su funcionamiento impedía que los vasallos pudieran enviar libremente sus embarcaciones a América, evitando con ello el desarrollo de la armada y la adecuada defensa de los territorios de ultramar[23].

A inicios de la década de 1740, Campillo ya había elaborado *El Nuevo Sistema de Gobierno Económico para la América,* en el que, al igual que los autores que venimos considerando, mantuvo que la recuperación española pasaba por el comercio americano, para lo cual resultaba imprescindible la liberalización del mismo a favor de todos los españoles. Más alla de esta consideración general, su sistema de gobierno económico incluía medidas encaminadas a aprovechar la utilidad de los territorios americanos desde una perspectiva mercantilista, medidas entre las que no se descartaba la posibilidad de permitir a las colonias producciones manufactureras que, no resultando competitivas con las de la Península, sirvieran para sustituir las que esta no producía. Una mayor consideración de los intereses americanos, aunque siempre supeditados a la prosperidad de la metrópoli, junto con las críticas a la concesión de privilegios de exclusividad, tuvo su reflejo en los proyectos de compañía presentados durante estos años, anunciando ya el escaso éxito que a partir de estos años obtendrían las propuestas para crear compañías de carácter monopolista. La excepción estará constituida por los proyectos para crear una compañía privilegiada para el comercio con las Islas Filipinas, que se suceden hasta finales de siglo.

Tal vez sean las consideraciones de Pedro Rodríguez Campomanes, incluidas en sus *Reflexiones sobre el comercio español a Indias*[24]*,* las que mejor reflejen la evolución de las opiniones sobre las compañías privilegiadas, al iniciarse la década de 1760. En este escrito, destinado a convencer de la necesidad de proceder a la eliminación de los «monopo-

---

21. Ibíd., f. 173v. **22.** Ibíd., f. 175v. **23.** *Thesoro de España. Discurso sobre el comercio de España con sus Américas, mal entendido, y medios que devia usar, y no los observa, por las restricciones con que se halla establecido en grave perjuicio de la nación y utilidad de los Estrangeros que clandestinamente giran sus costas y mares,* 1763, BPR, Miscelánea de Ayala, ms. 2819, f. 1-57v. **24.** Pedro Rodríguez Campomanes, *Reflexiones sobre el comercio español a Indias,* 1762, en Vicent Llombart Rosa (ed.), Madrid, 1988.

lios privilegiados y restrictivos»[25] que articulaban el comercio español con América, su autor incluyó, a lo largo de varios capítulos, sus opiniones sobre las compañías privilegiadas establecidas en España.

Campones estableció diferencias entre la Compañía Guipuzcoana y la de Barcelona, la más tardía de las compañías. Esta última gozaba de una mayor aceptación entre los vendedores locales, que no se veían obligados a proporcionar sus mercancías a los factores de la Compañía al precio que estos solicitaban, pues la Compañía no contaba con la exclusividad del comercio del área destinada para sus operaciones:

> «Los inconvenientes del derecho exclusivo de Cádiz y Sevilla se empezaron a atajar en los dos Reynados pasados en la ereccion de la Compañía de Caracas en San Sebastián (y) de la Compañía de Barcelona. Esta última se fundó aún sobre mejores máximas; aunque se le atribuyó el Comercio para Santo Domingo, Puerto Rico, la Trinidad, Cumaná, la Margarita y después se extendió al Orinoco, no ay la claúsula de privativa ni exclusiva [...]. De esta suerte las Colonias en América reciben bien los navíos de la Compañía de Barcelona y ay mucha libertad entre el Comprador y el Vendedor. De otra suerte, se cae irremediablemente en el espíritu de estanco, que es diametralmente opuesto al mercantil y, aún, al progreso de tales Compañías»[26].

Esta consideración, tal vez más teórica que real, y sobre todo intencionada, refleja el desprestigio de los monopolios exclusivos. La inclusión por parte de Campomanes de las compañías en un proceso de paulatina flexibilización del monopolio americano, que se habría venido desarrollando desde principios de siglo, como se deduce del comentario anterior, coincide con la apreciación de algunos autores contemporáneos, que han visto en estas sociedades mercantiles un primer paso hacia la libertad de comercio. No obstante, en nuestra opinión, la intención de Campomanes no fue realizar un elogio de las compañías mercantiles, sino mostrar la necesidad de proceder a la habilitación para el comercio directo con América de un mayor número de puertos, tanto peninsulares como americanos. El debate sobre la conveniencia de las compañías privilegiadas había caminado junto a la convicción, cada vez más extendida, de que debían habilitarse un número mayor de puertos para el comercio con América. Campomanes consideró necesaria la creación de Consulados en las provincias donde no existieran, y ya no de compañías, que debían asumir la función de promover el comercio en su área.

Nuevamente, la adopción de cualquier reforma mercantil debía acompañarse de otras, en el interior del Reino, necesarias para posibilitar su éxito, y orientadas, sobre todo, hacia la eliminación de aquellos privilegios particulares que limitaban la capacidad de la Corona de planificar una política económica «nacional». Por ello, Campomanes consideró imprescindible acompañar la habilitación de nuevos puertos para el comercio directo con América de la unificación aduanera y la eliminación de puertos francos, que permitirían orientar el comercio español, de acuerdo con los principios de economía política que imperaban en otras naciones. Una vez más, el fortalecimiento del «Estado» y las reformas mercantiles convergían en un proceso iniciado, en nuestra opinión, desde principios de siglo:

> «Es incompatible con la felicidad de una Monarchia que aya en ella provincias con libertad a admitir libremente, y sin derechos de aduanas todos los géneros extrangeros. Estas Provicias producirán al Estrangero la facilidad del Contrabando, haciéndo-

---

25. Véase Vicent Llombart, *Campomanes, economista y político de Carlos III,* Alianza Universidad, Madrid, 1992, p. 126. Aunque Vicent LLombart aborda con más detenimiento las consideraciones de Campomanes sobre el comercio americano, puede leerse una visión general de la obra de Campomanes en: Concepción de Castro, *Campomanes. Estado y Reformismo ilustrado,* Alianza Universidad, Madrid, 1996. **26.** Pedro Rodríguez Campomanes, *Reflexiones sobre el comercio español a Indias,* p. 67.

> las almacén contra el resto del Estado. Las provincias que están en la posesión de la libertad de aduanas por la banda del mar, son bien compensadas, quitándoseles las que sufren por la tierra; y el estado se redondea contra el Comercio extranjero: cerrando la puerta no solo la puerta al Contrabando, sino cargando de derechos las mercaderías que no conviene concurran en la venta con las del Reyno»[27].

Al igual que Campillo, o el duque de Sotomayor, Campomanes creía que el monopolio de las compañías restaba estímulos al desarrollo de las producciones americanas y, por tanto, al éxito del comercio español:

> «La Compañía de la Habana, encargada con exclusión de la compra y conducción de este género, oprimió a los Cosecheros, y de esta opresión nace el abandono de la Cultura [...]»[28]. «Mientras la libertad y el interés no sean recíprocos, no puede aver Comercio»[29].

Consideró, además, que el permiso concedido en ocasiones a otros comerciantes para adquirir, por ejemplo, azúcar en Cuba, al estar acompañado de la prohibición de transportar otras mercancias a las islas, resultaba un negocio de poco interés. Apenas compensaba a los comerciantes la posibilidad de adquirir el azúcar en las islas, si se veían privados del flete que obtenían en el envío de otras mercancías. Las consecuencias de los privilegios de que disfrutaba la Compañía de la Habana eran, en opinión de Campomanes, la decadencia de las cosechas de azúcar y la posibilidad para otros comerciantes de realizar un comercio meramente pasivo con América, «contra los más sabidos y triviales principios de Comercio»[30].

Idénticas consideraciones podían extenderse a la Compañía Guipuzcoana de Caracas, y por ello el autor recomendaba la supresión de los privilegios de que disfrutaban ambas Compañías.

El Decreto y Real Instrucción de 16 de octubre de 1765 limitó la apertura total de los puertos españoles recomendada por Campomanes a nueve puertos, que veían además restringida el área en la que podían comerciar con libertad a las Islas de Barlovento: Cuba, Santo Domigo, Puerto Rico, Margarita y Trinidad[31]. Era, no obstante, el primer paso de un proceso liberalizador, que culminaría en 1778 con el *Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias.*

Como ha señalado José Miguel Delgado Barrado, las habilitaciones portuarias de 1765 y 1778 reflejaron la orientación de la política comercial hacia «derroteros más próximos al liberalismo comercial»[32], constatable también en los escritos elaborados durante la década anterior que hemos ido analizando. A partir de este momento, dada la incompatibilidad de las compañías privilegiadas con los decretos de libre comercio, desaparecerían también los escritos económicos que recomendaban su creación, para conocer un resurgimiento a finales de siglo[33].

---

27. Ibíd., p. 70. **28.** Ibíd., p. 70. **29.** Ibíd., p. 71. **30.** Ibíd., p. 73. **31.** Sobre las deliberaciones que condujeron a esta resolución legislativa, *véase Consulta hecha a su Magestad en junta formada por Real orden por el Marqués de los Llanos, Don Francisco Craywinkel, Don Simón de Aragorri, D. Tomás Ortiz de Landazuri y Don Pedro Gosens sobre el comercio interior y exterior de España con sus colonias de América y provincias estrangeras,* BPR, ms. 2639. **32.** José Miguel Delgado Barrado, *Reformismo borbónico y Compañías privilegiadas,* p. 125. **33.** José Miguel Delgado Barrado, *El proyecto político de Carvajal,* pp. 187-195.

Conclusiones

Los proyectos de creación de compañías privilegiadas para practicar el comercio con América evolucionaron en el tiempo, adaptándose en cada momento a las necesidades de la Monarquía. Mientras que los proyectos de compañías para el comercio con América fueron ideados en un contexto de reformismo político y económico, sus propuestas buscaron el equilibrio entre los intereses de la Monarquía, diferentes en el tiempo, y los de los grupos económicos que las sustentaban. También fueron permeables a la evolución de las doctrinas económicas, de ahí que la búsqueda de un monopolio exclusivo fuera perdiendo fuerza en los sucesivos proyectos. No en vano Campomanes mostraría su preferencia por la Compañía de Barcelona, frente a la Guipuzcoana y la de la Habana, al considerar que el funcionamiento de esta última contradecía en menor medida que las otras dos el principio de libre comercio. Creemos que, en este sentido, el rescate de proyectos menores para la creación de compañías permite obtener un panorama más completo de la evolución de las ideas sobre el comercio y la permeabilidad de los mismos a la evolución de las doctrinas económicas. Al iniciarse la década de 1750, coincidiendo con el crecimiento del número de partidarios de la liberalización del comercio entre los dominios españoles, la posibilidad de crear una compañía que disfrutara en sus tráficos de un régimen de monopolio, a excepción de la Compañía de Filipinas, aparecía cada vez más inviable.

En cuanto a los políticos y proyectistas que a lo largo de los reinados de Felipe V y Fernando VI expresaron su opinión sobre el comercio con América, a partir de la cuarta década del siglo resulta cada vez más complicado establecer una división clara entre las ideas de los defensores de las compañías privilegiadas y las de quienes se mostraron partidarios de proceder a habilitar un número mayor en aras de una paulatina liberalización del comercio, como ha sugerido Jose Miguel Delgado Barrado. Sin embargo, en todas las fuentes tratadas queda patente el agotamiento del monopolio gaditano y la necesidad de caminar hacia una liberalización del comercio con América, aunque difirieran en el modelo concreto que había que seguir para lograrlo.

Mientras que los defensores del libre comercio confiaban en que el mero hecho de decretar su libertad y disminuir la presión fiscal lograría aumentar el tráfico con América, los defensores de las compañías, durante la década de 1740, vieron en las mismas la única vía posible para incrementar el comercio sin provocar hostilidades en el resto de las potencias.

Creemos que las consideraciones políticas, antes que las económicas, jugaron un papel fundamental entre quienes defendieron la implantación de las compañías privilegiadas para el comercio con América. La necesidad de establecer una política de alianzas en el plano internacional aconsejaba la implantación de una fórmula económica que permitiera esperar el adelanto del comercio sin alterar en exceso los intereses de las principales potencias, y especialmente los de Gran Bretaña, con la que se buscó repetidamente una alianza durante la primera mitad del siglo XVIII. Se esperaba que la creación de las compañías incrementaría el tráfico con América, estableciendo un monopolio efectivo del comercio con América, que fortalecería a la Monarquía, incrementando sus arcas a la vez que su marina. Esto último no quiere decir que los partidarios de las compañías no fueran conscientes de la necesidad de introducir criterios mercantilistas en el funcionamiento del comercio. Al contrario, hemos intentado demostrar que la voluntad de que la Monarquía asumiera el control de la economía española, planificando su funcionamiento, es una constante en casi todos los escritos. La prueba de ello es que Zavala y Auñón, o Carvajal y Lancaster, incluyeron su defensa de las compañías en escritos más amplios, que contemplaban reformas económicas tan importantes como la fiscal.

Un cierto pragmatismo económico acompañó a quienes defendieron esta fórmula mercantil. En términos generales, hicieron un mayor hincapié en la incapacidad de España,

dada la falta de manufacturas y de grandes capitales, de incrementar su comercio por otros medios. Consideraron que el fortalecimiento del Estado que resultaría de la creación de las compañías actuaría como primer motor para lograr el deseado desarrollo, y que entre tanto las sociedades por acciones resultaban la fórmula ideal para reunir los capitales dispersos, orientándolos hacia el comercio.

Sin embargo, los resultados obtenidos por las compañías creadas durante la primera mitad del siglo indican que las mismas fueron más efectivas combatiendo el contrabando y logrando una explotación de determinadas materias primas americanas, como el cacao o el azúcar, que como motores para el desarrollo de las producciones de la metropoli y el adelanto de sus manufacturas. Ya nos hemos referido a las conclusiones de Montserrat Gárate Ojanguren sobre los resultados de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas y la Compañía de la Habana. Idénticas conclusiones ofrece el trabajo de Oliva Melgar sobre la Compañía de Barcelona. A pesar de que el reglamento de la compañía sugiere la existencia de un cierto programa mercantilista en la planificación de su funcionamiento, si se atiende a las mercancías exportadas e importadas, los negocios se encaminaron, tal y como era de esperar en una compañía que debía atender los compromisos de su capital social, hacia aquellas mercancías demandadas por los mercados de su área de privilegio. En el tiempo, se observa una disminución de las manufacturas en los viajes de ida, pues buscan ventas más seguras: «la Compañía privilegiada de Barcelona no se convirtió en un modelo de buen exportador al servicio de la Industria textil del Principado, bien por insuficiencia de esta industria, bien por interés de la Compañía que, naturalmente estaba más preocupada por reproducir el capital comercial puesto en sus manos que por fomentar la industria nacional»[1].

A nuestro modo de ver, la paulatina desaparición de los proyectos de compañía entre las soluciones a la situación económica española no parece haber sido el resultado de variaciones en las condiciones económicas españolas o en la actitud del resto de las potencias, sino la consecuencia de la popularización que alcanzaron las doctrinas del libre comercio, que se fueron haciendo presentes en los propios proyectos de las compañías.

1. José María Oliva Melgar, *Cataluña y el comercio privilegiado con América,* p. 284.

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

ABREVIATURAS DE LOS ARCHIVOS Y BIBLIOTECAS CITADOS

BPR: Biblioteca del Palacio Real de Madrid.
BN: Biblioteca Nacional de Madrid.
BNL: Biblioteca Nacional de Lima.
AHN: Archivo Histórico Nacional.
RAH: Real Academia de la Historia.

Fuentes manuscritas

Juan Amor de Dios, *Enfermedad crónica y peligrosa de los reynos de España y de Indias,* 1941, Real Academia de la Historia, 9/5614.

Consulta en una junta de ministros en que por orden de S.M. se examinó el proyecto de M. Rognon, sobre un establecimiento de manufacturas, comercio, marina y otras cosas en España, BPR, Miscelánea de Ayala, ms. 2885.

Consulta hecha a su Magestad en junta formada por Real orden por el Marqués de los LLanos, Don Francisco Craywinkel, Don Simón de Aragorri, D. Tomás Ortiz de Landazuri y Don Pedro Gosens sobre el comercio interior y exterior de España con sus colonias de América y provincias estrangeras, BPR, ms. 2639.

Diseño de una nueva planta de comercio de españoles y extrangeros en Indias con que se pretende hacer feliz al estado y Soberano, admitiendo a todo vasallo y extraño, excepto moros y turcos; bajo la proteccion de una Junta general, que se establezca en Sevilla compuesta de Diputados que nombren los mismos interesados en la Navegacion, Año de 1718, BPR, Miscelánea de Ayala, ms. 2829.

Discurso sobre el estado del comercio del Perú el año 1739, BPR, Miscelánea de Ayala, ms. 2816.

Discursos anónimos sobre el abatimiento en que se hallaba el comercio de España con sus Indias en el año de 1725, BPR, Miscelánea de Ayala, ms. 2863. Copia en el AHN: *Compañía para el comercio con América,* AHN, Estado, leg. 3188, exp. 410.

Dictamen original de D. Diego Nangle, administrador que fue de correos del reyno sobre un Plan de Compañia de comercio dado por los catalanes, para establecerle en varios parages de la América, AHN, Sección Estado, leg. 3188, exp. 396.

El reyno de Galicia y Principado de Asturias, comercio directo de Galicia y Asturias con América, AHN, leg. 3188, exp. 398.

Manifiesto que hizo al Ministerio de Indias un sujeto versado en materias de comercio, BPR, Miscelánea de Ayala, ms. 2863.

Manifiesto que hace Francisco Vilanova matriculado en el comercio de Indias del deplorable estado en que se halla el de estos reynos, BPR, Miscelánea de Ayala, ms 2834.

Manifiesto que hizo a S. M. Dn Pedro Flores de Silva el año de 1752 del perjuicio que ha ocasionado a sus Reales Intereses y vasallos la prohibición del Comercio del Perú con los Reinos de México y Guatemala, BPR, Miscelánea de Ayala, ms. 2821.

Félix Fernando Masones de Lima, duque de Sotomayor, *Discursos y observaciones sobre las Compañías de comercio,* BPR, II/955.

«Memoria presentada al Sr. D. Felipe V por D. José Patiño, el año de 1727», Alcalá Galiano, *Diccionario de Hacienda con aplicación a España,* Madrid, 1968.

Memorial a S. M. con algunas reflexiones acerca de la decadencia del comercio con América y medios para volverlo a su antiguo esplendor, BN, ms. 20271/2.

Victorino Montero, *Estado Político del Perú,* BNL, tomo 13 de la colección Zegarra.

Papel del Marqués de los LLanos haciendo presentes los medios con que puede conseguirse la felicidad de la Monarquía, con el aumento de su población, laborío de ganados, y el de su Comercio, y navegación, BPR, Miscelánea de Ayala, ms. 2867.

Planta para la formación de la Compañía universal de la América, formada de orden por el licenciado don Luis de Cerdeño y Monçon, Cavallero del horden de Santiago [...], BN, ms. 1322, folios 145r-178v.

Pliego de capitulación que dieron D. Pedro de la Paz y otros cargadores matriculados de la Carrera de Indias, para establecer una Compañia de Comercio de España con Buenos Aires, Paraguay y Tucumán, BPR, Miscelánea de Ayala, ms. 2864.

Proyecto de D. Nicolas Macé, vezino de Cádiz en que propuso el año de 1753 a S. M. que la grana que existía entonces en Europa y la que se acopiase en adelante en Vera Cruz, BPR, Miscelánea de Ayala, ms. 2821.

Proyecto que hace a S.M. el P. Joseph Calbo manifestando el engaño del descrédito en que unos pocos no verdaderos vecinos de las islas Filipinas, Encomenderos de chinos extrangeros, y de los de México, por su interés obligan a S.M. a gastos excesivos, pribando a España, y a las islas de mucho bien que pudieran gozar por medio del comercio, mediante la opulencia de sus riquezas en minas de todos metales, y frutos, BPR, Miscelánea de Ayala, T. V, ms. 2820.

Proyecto para establecer una Compañía que hiciese el comercio en derechura de Cádiz a Filipinas, AHN, Estado, leg. 3188, num. 417. Copia en la BPR: *Reflexiones sobre las utilidades que podía conseguir la Monarquía española con el establecimiento de una Compañia de Comercio en las costas del Reino de Chile e Islas Filipinas,* BPR, Miscelánea de Ayala, ms. 2863.

Projet d´établissement d´un corps de comerce ou Compagnie des Indes en Espagne, AHN, Estado, leg. 3188, exp. 415.

Samuel Rognon, *Plan de un establecimiento de comercio y manufacturas, de artes, Navegación, pesquería en España,* Ronda, AHN, Estado, leg. 3188, exp. 356.

Marqués de San Miguel de la Vega, *Proyecto y instruccion para inposivilitar los comercios de ingleses en españa y América de cuia práctica resultaría no extraigan los caudales de ella,* BPR, Miscelánea de Ayala, ms. 2819.
Sistéme Général pour l´établissement d´une compagnie en Espagne, AHN, Estado, leg. 2944, exp. 427.
Thesoro de España. Discurso sobre el comercio de España con sus Américas, mal entendido, y medios que devia usar, y no los observa, por las restricciones con que se halla establecido en grave perjuicio de la nación y utilidad de los Estrangeros que clandestinamente giran sus costas y mares, BPR, Miscelánea de Ayala, ms. 2819, f. 1-57v.
Francisco Leandro de Viana, fiscal de la Real Audiencia de Manila, *Demostración del misero deplorable estado de las islas Filipinas: de la necesidad de abandonarlas o mantenerlas con fuerzas respetables: De los incovenientes de lo primero y ventajas de lo segundo: de lo que puede producir a la Real Hacienda,* BPR, Miscelánea de Ayala, T. VI, ms. 2821, f. 131r-200v.
Ynforme que en virtud de Real orden de 14 de septiembre de 1750 hizo a S.M. Don Manuel Clemente Rodríguez Raquejo; De todo quanto conviene a su Real Servicio y utilidad común, en la negociación del comercio de España con el América y su Navegación, BPR, Miscelánea de Ayala, ms. 2819.
Miguel de Zavala y Auñón, *Representación al rey nuestro señor don Felipe,* 1732, RAH 9/3792.

Fuentes impresas

José de Carvajal y Lancaster, *Testamento político o idea de un gobierno católico,* en J. M. Delgado Barrado (ed.), Córdoba, 1999.
Pedro Rodríguez Campomanes, *Reflexiones sobre el comercio español a Indias,* 1762, Madrid, 1988.
Marcelo Dantini, *Diálogos familiares entre un irlandés católico y un escocés protestante,* en J. M. Delgado Barrado (ed.), *Fomento Portuario y Compañías privilegiadas. Los diálogos familiares de Marcelo Dantini (1741-1748),* CSIC, Madrid, 1999.
Gerónimo de Uztáriz, *Teórica, y practica de comercio y marina,* Madrid, 1968.

Bibliografía

ÁLVAREZ NOGAL, C. (1996). «Finanzas y comercio en la España del siglo XVII: la crisis de la avería», en José A. Armillas Vicente (ed.), *Actas del VII Congreso Internacional de Historia de América,* vol. III, Diputación General de Aragón, Zaragoza, pp. 1365-1371.
BASTERRA, R. DE (1970). *Una Empresa del siglo XVIII. Los navíos de la Ilustración,* Ediciones Cultura Hispánica, Madrid.
BITAR LETAYF, M. (1968). *Economistas españoles del siglo XVIII. Sus ideas sobre la libertad de comercio con Indias,* Ediciones Cultura Hispánica, Madrid.
BERNAL, A. M. (1992). *La financiación de la carrera de Indias,* Sevilla.
BÉTHENCOURT MASSIEU, A. (1998). *Relaciones de España bajo Felipe V,* Alicante.
CANTILLO, A. DE (1843). *Tratados, convenios y declaraciones de Paz y de comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas españoles desde el año de 1700 hasta el día,* Imp. de Alegría y Charlain, Madrid.
CARACUEL MOYANO, R. (1961). «Los mercaderes del Perú y la financiación de los gastos de la Monarquía, 1650-1700», *Actas del XXXVI Congreso Internacional de Americanistas,* vol. 4, Sevilla, pp. 335-343.
CASTRO, C. DE (1996). *Campomanes. Estado y reformismo ilustrado,* Alianza Universidad, Madrid.
CRESPO SOLANA, A. (1996). *La casa de contratación. Y la Intendencia general de la Marina en Cádiz (1717-1730),* Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, Cádiz.
DELGADO BARRADO, J. M. (1996). «Reformismo borbónico y compañías privilegiadas para el comercio americano (1700-1756)», en A. Guimerá Ravina (ed.), *El reformismo borbónico. Una visión interdisciplinar,* Madrid, Alianza, pp. 123-143.
— (1997). «Ideas y escritos sobre la formación de la compañía privilegiada de Filipinas (1724-1753)», *Las relaciones internacionales en el pacífico desde el siglo XVIII a nuestros días: Colonización, Descolonización y encuentro cultural,* en M. D. Erizalde (ed.), Madrid.
— (1998a). *Fomento portuario y compañías privilegiadas,* Madrid, CSIC.
— (1998b). *Fomento Portuario y compañías privilegiadas. Los «Diálogos familiares» de Marcelo Dantini (1741-1748),* Madrid.
— (1999). Estudio preliminar y edición del *Testamento político o idea de un gobierno político (1745),* de José de Carvajal y Lancaster, Servicio de Publicaciones de la Universidad, Córdoba.
— (2001). *El proyecto político de Carvajal. Pensamiento y reforma en tiempos de Fernando VI,* CSIC, Madrid.
DELGADO BARRADO, J. M., y J. L. GÓMEZ URDÁÑEZ (coords.) (2001). *Ministros de Fernando VI,* Servicio de Publicaciones de la Universidad, Córdoba.
DEYON, P. (1976). *Los orígenes de la Europa Moderna: el mercantilismo,* Península, Barcelona.
EZQUERRA ABADÍA, R. «La crítica española de la situación de América en el siglo XVIII», *Revista de Indias,* nums. 87 y 88, Madrid, pp. 159-286.
FERNÁNDEZ ALBALADEJO, P. (1977). «El decreto de suspensión de pagos de 1739: análisis e implicaciones», *Moneda y Crédito. Revista de Economía,* num. 142, Madrid, pp. 51-85.
FERNÁNDEZ DURÁN, R. (1999). *Gerónimo de Uztáriz (1670-1732). Una política económica para Felipe V,* Madrid, Minerva Ediciones.
FUENTES QUINTANA, E. (dir.) (2000). «La Ilustración», *Economía y Economistas españoles, vol. 3,* Galaxia Gutemberg, Círculo de Lectores, Barcelona.
GALMES DE FUENTES, A. (1983). «La Rapsodia económica del Marqués de Santa Cruz de Marcenado», *II Simposio sobre el Padre Feijoo y su Siglo,* vol. II, Cátedra Feijoo, Oviedo, pp. 133-139.
GÁRATE OJANGUREN, M. (1900). *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas,* Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, San Sebastián, 1990.
— (1993). *Comercio ultramarino e ilustración. La Real Compañía de la Habana,* Real Sociedad Bascongada de Amigos del País, San Sebastián.
GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A. (1976). *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano,* Escuela de Estudios Hispano-Americanos, CSIC, Sevilla.

GARCÍA FUENTES, L. (1980). *El comercio español con América,* Escuela de Estudios Hispanoamericanos, CSIC, Sevilla, 1980.

GARCÍA RUIPÉREZ, M. (1986). «El pensamiento económico ilustrado y las compañías de comercio», *Revista de Historia Económica,* año IV, n.º 3, Centro de Estudios Constitucionales, pp. 521-548.

GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L. (1996). *El proyecto reformista de Ensenada,* Milenio, Lleida.

— (2001). *Fernando VI*, Arlanza, Madrid.

GRAMPP, W. D. (1971). «Los elementos liberales en el Mercantilismo inglés», en J. Spengler y W. R. Allen (eds), *El pensamiento económico de Aristóteles a Marshall,* Tecnos.

HILTON, S. L. (1980) *Las Indias en la diplomacia española. 1739-1759,* Facultad de Geografía e Historia, Facultad Complutense, Madrid.

HUSSEY, R. (1969). *La compañía de Caracas,* Caracas.

KUETHE, A. J. «El fin del monopolio: los Borbones y el consulado andaluz», en E. Vila Vilar y A. Kuethe (eds.), *Relaciones de poder y comercio colonial,* pp. 35-66.

LISS, P. K. (1989). *Los imperios trasatlánticos. Las redes de comercio y de las Revoluciones de Independencia,* Fondo de Cultura Económica, México.

LOHMAN VILLENA, G. (1974). «Victorino Montero del Aguila», *Anuario de Estudios Americanos,* t. XXXI, Sevilla, pp. 751-807.

LÓPEZ-CORDÓN, M.ª V. (2001). «Carvajal y la política exterior de la Monarquía española», en J. M. Delgado Barrado y J. L. Gómez Urdáñez (eds.), *Ministros de Fernando VI,* Servicio de Publicaciones de la Universidad, Córdoba, pp. 23-44.

LLOMBART, V. (1992). *Campomanes, economista y político de Carlos III,* Alianza Universidad, Madrid.

MCLACHLAN, J. (1974). *Trade and Peace with Old Spain. A study of the influence of commerce on Anglo-Spanish Diplomacy in the first half of the eighteenth century,* Nueva York.

MALAMUD RIKLES, C. (1986). *Cádiz y Saint-Maló en el comercio colonial peruano, (1698-1725),* Diputación Provincial de Cádiz, Cádiz.

MARILUZ URQUIJO, J. M. (1981). *Bilbao y Buenos Aires. Proyectos dieciochescos de compañías de comercio,* Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.

MATILLA QUIZÁ, M. J. (1982). «Las compañías industriales privilegiadas», en M. Artola (ed.), *La Economía española al final del Antiguo Régimen,* vol. IV, Madrid, pp. 323-401.

MOLAS RIBALTA, P. «La Junta General de Comercio y Moneda. La Institución y los hombres», *Cuadernos de Historia,* n.º 9, Madrid, pp. 1-38.

MUÑOZ PÉREZ, J. «Ideas sobre comercio en el XVIII español», *Anuario de Estudios Americanos,* n.º 100, Sevilla, pp. 47-66.

— «Los proyectos sobre España e Indias en el siglo XVIII: el proyectismo como género», *Revista de Estudios Políticos,* n.º 81, Madrid, pp. 169-195.

MURO ROMERO, F. (1982). «La reforma del pacto colonial en Indias. Nota sobre instituciones de gobierno y sociedad en el siglo XVII», *Jahrbuch für Geschichte von Staat Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas,* n.º 19, Colonia, pp. 47-68.

OLIVA MELGAR, J. M. (1987). *Cataluña y el comercio privilegiado con América en el siglo XVIII. La Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias,* Universitat, Barcelona.

OZANAMAM, D. (1985). «La política exterior de Felipe V y de Fernando VI», *Historia de España de Ramón Menéndez Pidal,* vol. XXIX-I, Madrid, pp. 573-640.

PERDICES DE BLAS, L., y J. REEDER (eds.) (2003). *Diccionario de pensamiento Económico en España (1500-2000),* Editorial Síntesis, Madrid.

PÉREZ CANTÓ, M.ª P. (1998). «El comercio trasatlántico: solución y problema», en José A. Armillas Vicente (ed.), *Actas del VII Congreso Internacional de Historia de América,* Diputación General de Aragón, Zaragoza, pp. 1739-1762.

PÉREZ-MALLAINA BUENO, P. E. (1982). *Política Naval Española en el Atlántico, 1700-1715,* Escuela de Estudios Hispanoamericanos, CSIC, Sevilla.

PULIDO BUENO, I. (1998). *José Patiño. El inicio del gobierno político-económico en España,* Huelva.

RICO LINAJE, R. (1983). *Las Reales Compañías de Comercio con América. Los órganos de gobierno,* Diputación Provincial, Sevilla.

RODRÍGUEZ BRAUN, C. (1989). *La cuestión colonial y la economía clásica de Adam Smith y Jeramy Bentham a Karl Marx,* Alianza, Madrid.

RODRÍGUEZ LABANDEIRA, J. (1982). «La Economía española al final del Antiguo Régimen», en M. Artola (dir.), *La Economía española al final del Antiguo Régimen,* tom. IV, Madrid.

VÁZQUEZ DE PRADA, V. (1968). «Las rutas comerciales entre España y América en el siglo XVIII», *Anuario de Estudios Americanos,* vol. XXV, Sevilla, pp. 197-241.

VILA VILAR, E. (1982). «Las ferias de Portobelo: Apariencia y realidad del comercio con Indias», *Anuario de Estudios Americanos,* vol. XXXIX, Sevilla, pp. 275-336.

— (1998). «Algo más sobre el fraude en la carrera de Indias: práctica conocida, práctica consentida», *Actas del Congreso Internacional de AHILA,* vol. II, Liverpool, pp. 27-43.

— (1999). «El poder del Consulado sevillano y los hombres del comercio del siglo XVII: una aproximación», en E. Vila Vilar y A. Kuethe (eds.), *Relaciones de poder y comercio colonial,* Escuela de Estudios Hispanoamericanos, CSIC, Sevilla, pp. 275-336.

WALKER, G. (1979). *Política española y comercio colonial*, *1700-1789,* Ariel, Barcelona.

PUBLICACIONES DE LA SERIE «ESTUDIOS DE HISTORIA ECONÓMICA», DEL BANCO DE ESPAÑA[1]

1 GRUPO DE ESTUDIOS DE HISTORIA RURAL: Los precios del trigo y la cebada en España, 1891-1907 (1980).
2 ESPERANZA FRAX ROSALES: Puertos y comercio de cabotaje en España, 1857-1934 (1981).
3 ESTEBAN HERNÁNDEZ: Contribución al estudio de la Historiografía contable en España (1981) (agotado).
4 GRUPO DE ESTUDIOS DE HISTORIA RURAL: Los precios del aceite de oliva en España, 1891-1916 (1981).
5 CARLOS BARCIELA LÓPEZ: La financiación del Servicio Nacional del Trigo, 1937-1971 (1981).
6 GRUPO DE ESTUDIOS DE HISTORIA RURAL: El vino, 1874-1907: dificultades para reconstruir la serie de sus cotizaciones (1981).
7 LEANDRO PRADOS: Comercio exterior y crecimiento económico en España, 1826-1913: tendencias a largo plazo (1982) (agotado).
8 DANIEL PEÑA Y NICOLÁS SÁNCHEZ-ALBORNOZ: Dependencia dinámica entre precios agrícolas. El trigo en España, 1857-1890. Un estudio empírico (1983) (agotado).
9 ESTEBAN HERNÁNDEZ: Creación del Consejo de Hacienda de Castilla, 1523-1525 (1983) (agotado).
10 ANTONIO GÓMEZ MENDOZA: Ferrocarril y mercado interior en España (1874-1913). Vol. I: Cereales, harinas y vinos (1984).
11 RICARDO ROBLEDO HERNÁNDEZ: La renta de la tierra en Castilla la Vieja y León (1836-1913) (1984).
12 PABLO MARTÍN ACEÑA: La cantidad de dinero en España, 1900-1935 (1985).
13 ANTONIO GÓMEZ MENDOZA: Ferrocarril y mercado interior en España (1874-1913). Vol. II: Manufacturas textiles, materias textiles, minerales, combustibles y metales (1985).
14 ESTEBAN HERNÁNDEZ ESTEVE: Establecimiento de la partida doble en las cuentas centrales de la Real Hacienda de Castilla (1592). Vol. I: Pedro Luis de Torregrosa, primer contador del libro de caja (1986).
15 ESPERANZA FRAX ROSALES: El mercado interior y los principales puertos, 1857-1920 (1987).
16 ESTEBAN HERNÁNDEZ ESTEVE: Contribución al estudio de las ordenanzas de los Reyes Católicos sobre la Contaduría Mayor de Hacienda y sus oficios (1988).
17 ALONSO DE OJEDA EISELEY: Índice de precios en España en el período 1913-1987 (1988).
18 ALEJANDRO ARIZCUN: Series navarras de precios de cereales, 1589-1841 (1989).
19 FRANCISCO COMÍN: Las cuentas de la hacienda preliberal en España (1800-1855) (1990).
20 CARLOS ALBERTO GONZÁLEZ SÁNCHEZ: Repatriación de capitales del virreinato del Perú en el siglo XVI (1991).
21 GASPAR FELIU: Precios y salarios en la Cataluña moderna. Vol. I: Alimentos (1991).
22 GASPAR FELIU: Precios y salarios en la Cataluña moderna. Vol. II: Combustibles, productos manufacturados y salarios (1991).
23 ESTEBAN HERNÁNDEZ ESTEVE: Noticia del abastecimiento de carne en la ciudad de Burgos (1536-1537) (1992).
24 ANTONIO TENA JUNGUITO: Las estadísticas históricas del comercio internacional: fiabilidad y comparabilidad (1992).
25 MARÍA JESÚS FUENTE: Finanzas y ciudades. El tránsito del siglo XV al XVI (1992).
26 HERNÁN ASDRÚBAL SILVA: El comercio entre España y el Río de la Plata (1778-1810) (1993).
27 JOHN ROBERT FISHER: El comercio entre España e Hispanoamérica (1797-1820) (1993).
28 BEATRIZ CÁRCELES DE GEA: Fraude y administración fiscal en Castilla. La Comisión de Millones (1632-1658): Poder fiscal y privilegio jurídico-político (1994).
29 PEDRO TEDDE Y CARLOS MARICHAL (coords.): La formación de los bancos centrales en España y América Latina (siglos XIX y XX). Vol. I: España y México (1994).
30 PEDRO TEDDE Y CARLOS MARICHAL (coords.): La formación de los bancos centrales en España y América Latina (siglos XIX y XX). Vol. II: Surámerica y el Caribe (1994)
31 BEATRIZ CÁRCELES DE GEA: Reforma y fraude fiscal en el reinado de Carlos II: La Sala de Millones (1658-1700) (1995).
32 SEBASTIÁN COLL Y JOSÉ IGNACIO FORTEA: Guía de fuentes cuantitativas para la historia económica de España. Vol. I: Recursos y sectores productivos (1995).
33 FERNANDO SERRANO MANGAS: Vellón y metales preciosos en la Corte del Rey de España (1618-1668) (1996).
34 ALBERTO SABIO ALCUTÉN: Los mercados informales de crédito y tierra en una comunidad rural aragonesa (1850-1930) (1996).
35 M.ª GUADALUPE CARRASCO GONZÁLEZ: Los instrumentos del comercio colonial en el Cádiz del siglo XVII (1650-1700) (1996).
36 CARLOS ÁLVAREZ NOGAL: Los banqueros de Felipe IV y los metales preciosos americanos (1621-1665) (1997) (agotado).
37 EVA PARDOS MARTÍNEZ: La incidencia de la protección arancelaria en los mercados españoles (1870-1913) (1998).
38 ELENA MARÍA GARCÍA GUERRA: Las acuñaciones de moneda de vellón durante el reinado de Felipe III (1999).

1. La serie Estudios de Historia Económica, compuesta preferentemente por trabajos de miembros del Servicio de Estudios y de investigadores que han recibido becas del Banco de España, pretende facilitar la difusión de estudios que contribuyan al mejor conocimiento de la economía española del pasado, con atención particular hacia sus aspectos cuantitativos. El Banco de España no hace suyas, sin embargo, necesariamente, las opiniones expresadas en dichos trabajos cuando aparezcan publicados con la firma de su autor.

39 MIGUEL ÁNGEL BRINGAS GUTIÉRREZ: La productividad de los factores en la agricultura española (1752-1935) (2000).
40 ANA CRESPO SOLANA: El comercio marítimo entre Amsterdam y Cádiz (1713-1778) (2000).
41 LLUIS CASTAÑEDA: El Banco de España (1874-1900). La red de sucursales y los nuevos servicios financieros (2001).
42 SEBASTIÁN COLL Y JOSÉ IGNACIO FORTEA: Guía de fuentes cuantitativas para la historia económica de España. Vol. II: Finanzas y renta nacional (2002).
43 ELENA MARTÍNEZ RUIZ: El sector exterior durante la autarquía. Una reconstrucción de las balanzas de pagos de España, 1940-1958 (edición revisada) (2003).
44 INÉS ROLDÁN DE MONTAUD: La banca de emisión en Cuba (1856-1898) (2004).
45 ALFONSO HERRANZ LONCÁN: La dotación de infraestructuras en España, 1844-1935 (2004).
46 MARGARITA EVA RODRÍGUEZ GARCÍA: Compañías privilegiadas de comercio con América y cambio político (1706-1765).

BANCO DE **ESPAÑA**	Unidad de Publicaciones Alcalá 522; 28027 Madrid Teléfono 91 338 6363. Fax 91 338 6488 *e-mail:* Publicaciones@bde.es www.bde.es